copy

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

APPENDICE

AU

SOIXANTIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DOMINION DU CANADA

SESSION DE JANVIER À JUIN 1923

Traduit de l'anglais

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1923

LISTE DES APPENDICES—SESSION JANVIER À JUIN 1923

N° 1.—Election contestée de Moose Jaw,—Copie certifiée du jugement de la cour Suprême du Canada en matière d'appel du jugement des juges de la cour du Banc du Roi de la Saskatchewan au sujet du district électoral de Moose Jaw. Présentée par l'honorable Orateur pour l'information de la Chambre et ordonné qu'elle soit entrée dans les journaux de la Chambre. Le jugement est inscrit aux journaux aux pages 90-109.

N° 2.—Septième rapport du comité spécial permanent des Banques et du Commerce soumettant les procès-verbaux et les témoignages au sujet de la considération donnée par le comité au bill n° 83, Loi concernant les Banques et le commerce de banque; recommandant aussi qu'il soit imprimé comme document parlementaire et inscrit aux journaux de la Chambre. *Imprimé. Voir* Journaux aux pages 470, 471.

N° 3.—Quatrième (Taux du Fret océanique et des Compagnies de transport), Cinquième (Taux de Fret sur expédition des ports de l'est du Canada, Sixième (crédits ruraux); et Septième rapports du comité spécial nommé pour s'enquérir des questions d'agriculture.—Soumettant une copie imprimée de ses procès-verbaux et témoignages produits devant le comité; aussi certains documents et articles s'y rapportant mais non compris dans les procès-verbaux. L'enquête comprend les sujets suivants,—(*a*) Production, (*b*) Transport, Distribution et Marché, (*c*) Crédits ruraux, et (*d*) Rapport des prix obtenus par les agriculteurs comme producteurs et ceux payés par eux comme consommateurs. Des suggestions pour considération et recommandations sont contenues dans les rapports ci-dessus; aussi recommandations au sujet de son impression comme document parlementaire pour distribution et comme appendice aux Journaux. *Imprimé. Voir* Journaux pages 293, 499, 517, 518-519 et 569.

N° 4.—Huitième rapport du comité spécial permanent des Banques et du Commerce,—Soumettant une copie imprimée des procès-verbaux et témoignages pris sur la question d'enquête concernant la base, la fonction et le contrôle du crédit financier et sa relation avec les problèmes industriels, et tous documents soumis le concernant mais non contenus dans les procès-verbaux; aussi recommandant qu'une nouvelle allusion en soit faite à la prochaine session du parlement sur lesdits sujets. *Imprimé avec l'appendice n° 2. Voir* Journaux page 521.

N° 5.—Rapport second et dernier du comité spécial nommé pour s'enquérir du fonctionnement du chapitre 12, 8-9 George V, Loi concernant le Service

LISTE DES APPENDICES—*Suite*

civil du Canada,—Soumettant une copie complète des témoignages rendus pendant l'enquête; aussi recommandant l'impression des procès-verbaux et des témoignages comme documents parlementaires et appendices aux Journaux; aussi recommandation concernant les modifications suggérées à la loi du Service civil telles qu'énumérées dans ledit rapport. *Imprimé comme appendice seulement.* Motion que le rapport soit approuvé fut proposée à la fin de la discussion. Pour le rapport et la motion *voir* Journaux pages 547-558-608. Voir aussi Débats pages 4752-4753.

N° 6.—Troisième et dernier rapport du comité spécial permanent des Mines et des Minéraux,—Soumettant les procès-verbaux et les témoignages rendus concernant l'approvisionnement du combustible au Canada; recommandations contenues dans ledit rapport au sujet de nouvelles enquêtes; aussi recommandant que les procès-verbaux et les témoignages rendus soient imprimés comme documents parlementaires et comme appendices aux Journaux. *Imprimé.* *Voir* Journaux pages 584-586 et 607.

N° 7.—Troisième rapport du comité spécial auquel le bill n° 15, Loi pour régler la représentation dans la Chambre des Communes, a été référé. Reportant ce bill sans modification, et recommandant qu'un comité semblable soit nommé de bonne heure à la prochaine session du parlement; aussi soumettant qu'une copie des procès-verbaux et des témoignages rendus soit imprimée pour la gouverne de la Chambre. *Pas imprimé.* *Voir* Journaux pages 595-682.

DÉLIBÉRATIONS

(Édition revisée)

DU COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

CHARGÉ DE S'ENQUÉRIR DES

CONDITIONS DE L'AGRICULTURE

PARTIE I

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1924

TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES DU COMITÉ

A. R. McMaster, Président

Bouchard, Georges	McMurray, E. J.
Caldwell, T. W.	Milne, Robert
Clifford, L. O.	Munro, E. A.
Elliott, William	Robinson, E. W.
Gardinner, Robert	Sales, Thomas
Grimmer, R. W.	Sinclair, Hon. J. E.
Hammell, W. J.	Stansell, J. L.
Lanctôt, Roch	Sutherland, Donald
McKay, Matthew	Tolmie, Hon. S. F.

S. R. Gordon, greffier du comité.

SOUS-COMITÉ

Production.—MM. Bouchard (président), Grimmer, Munro, Elliott et McMurray.

Marchés.—MM. Tolmie (président), Caldwell, Milne, Hammell et Clifford.

Prix relatifs.—MM. Sales (président), McKay, Robinson, Stansell et Lanctôt.

Crédits ruraux.—MM. Gardiner (président), McMaster, Sutherland et Lanctôt.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 28 février 1923.

Il est résolu.—Qu'un comité spécial soit nommé pour s'enquérir sur les conditions agricoles, et ques les membres suivants composent ledit comité:—Messieurs Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer Hammell, Lanctôt, McKay, McMaster, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queens), Stansell, Sutherland et Tolmie.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

MERCREDI, 7 mars 1923.

Il est ordonné que ledit comité ait la permission de rapporter de temps à autre ses observations et opinions, et qu'il ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

MERCREDI, 7 mars 1923.

Il est ordonné que ledit comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre et qu'il soit autorisé à faire imprimer pour l'usage des membres de ce comité, ses procédures et les témoignages qu'il a entendus et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

VENDREDI, 9 mars 1923.

Il est ordonné que le quorum dudit comité soit fixé à cinq de ses membres.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

RAPPORTS

DU

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ DE S'ENQUÉRIR DES

CONDITIONS DE L'AGRICULTURE

PREMIER RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES
MERCREDI, 7 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions de l'agriculture a l'honneur de présenter son premier rapport, comme suit:

Votre comité recommande qu'il ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre et qu'il soit autorisé à faire imprimer pour l'usage de ses membres, ses procédures et les témoignages qu'il a entendus et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Le tout respectueusement soumis.

A. R. McMASTER,
Président.

Le premier rapport a été approuvé le 7 mars 1923.
Voir procès-verbaux de la Chambre, page 156.

DEUXIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES
JEUDI, 8 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions de l'agriculture a l'honneur de présenter son deuxième rapport, comme suit:

Votre comité recommande que son quorun soit fixé à cinq de ses membres.

Le tout respectueusement soumis.

A. R. McMASTER,
Président.

Le deuxième rapport a été approuvé le 9 mars 1923.
(*Voir* procès-verbaux de la Chambre, page 171).

TROISIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 14 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions de l'agriculture a l'honneur de présenter sont troisième rapport, comme suit:

Votre comité demande à soumettre la résolution suivante qu'il a adoptée à l'unanimité, savoir:

"Que de l'avis du comité, il est désirable et dans l'intérêt de l'agriculture en ce pays, qu'une enquête complète et approfondie devrait être faite sur tous les aspects du commerce du grain au Canada, et qu'à ces fins une commission royale devrait être nommée avec pleins pouvoirs reçus non-seulement du gouvernement fédéral, mais aussi bien de toutes les provinces qui désirent collaborer à cette enquête."

Le tout respectueusement soumis.

A. R. McMASTER,
Président.

Le troisième rapport a été approuvé le 16 mars 1923.
(*Voir* procès-verbaux de la Chambre, page 203).

QUATRIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 23 avril 1923.

Le comité spécial nommé pour s'enquérir des conditions agricoles, présente son quatrième rapport, lequel est comme suit:—

Votre comité a l'honneur de soumettre la résolution suivante qui a été adoptée à l'unanimité, savoir:

"Au nombre des divers sujets que votre comité a mis à l'étude, il désire faire rapport sur la question du fret océanique. On ne saurait trop insister sur l'importance d'un transport océanique à bon marché pour le cultivateur canadien.

Quelque avantage que puisse retirer le peuple canadien des millions de dollars versés pour le progrès de notre système de transport intérieur—la construction de chemins de fer, le creusage de canaux, et celui de rivières—cet avantage peut, dans une grande mesure, être annulé si les taux de fret, de nos ports océaniques aux pays étrangers, sont fixés à un chiffre tel qu'ils absorbent l'épargne qu'on peut faire sur ces frais.

Votre comité est d'avis que sur les lignes régulières de paquebots faisant le commerce des ports canadiens, le prix du service de transport n'est déterminé ni par la loi de l'offre et de la demande, ni basé sur le coût plus un profit raisonnable, mais qu'un cartel existe parmi les diverses compagnies de transport lequel cartel est connu sous le nom de: "the North Atlantic and U.K. Conference Eastward-bound."

Les quartiers-généraux de cette organisation se trouvent à 8-10 rue Bridge, New-York, et un grand nombre des principales compagnies de paquebots, sinon toutes, qui mettent en service des lignes régulières dans les ports septentrionaux de l'Atlantique, font partie de cette organisation.

D'après le témoignage de M. W. Chase, les taux de fret sur l'Atlantique sont fixés à New-York le premier jeudi de chaque mois. (Voir témoignage de M. Chase, page 350). A cette Conférence de l'Atlantique septentrional appar-

tiennent presque toutes, sinon toutes, les lignes régulières de paquebots qui partent de Montréal, y compris la marine marchande du Gouvernement canadien. (Voir témoignage de M. A. W. Cunningham, gérant du trafic, page 211). On doit se rappeler que la marine marchande du gouvernement canadien, tout comme les chemins de fer nationaux canadiens, est mise en service sous le contrôle d'une Commission, et non par un ministre de la Couronne.

Comme auxiliaire de cette Conférence, il existe une association moins importante d'hommes faisant le transport par paquebots; celle-ci est reliée avec les lignes de paquebots faisant le trafic à partir de Montréal. On appelle parfois cette association le *Canadian Liner Committee*, et parfois le *Weekly Liner Committee.* Règle générale, ils tiennent leurs assemblées tous les mardis après-midi aux bureaux des compagnies dont les représentants agissent au nom de l'association.

Les procès-verbaux des diverses assemblées de cette association, soumis à votre comité, démontrent que les lignes ou compagnies de transport qui composent l'association sont les suivantes:

Cunard, Anchor Donaldson and Thomson Lines; Services Océaniques Canadiens du Pacifique, Ltée., Ligne White Star Dominion; Intercontinental Transports, Ltd., (avec laquelle sont associés certains navires de la Canadian Steamship Lines, Ltd.); Furness Withy Company, McLean, Kennedy & Company; et la Marine Marchande du Gouvernement Canadien, Ltée.

L'objet de ces asemblées a été très nettement caractérisé par M. L. A. W. Doherty, le représentant de l'une de ces lignes. Il importe, dit-il, "de stabiliser ou de maintenir uniforme la situation du transport océanique".

Le monsieur qui représentait la marine marchande du gouvernement canadien devant le comité, a prétendu que cette ligne ne faisait que "prendre part", avec le reste des lignes de paqubots, aux conférences hebdomadaires, et qu'elle n'était tenue d'aucune manière de maintenir les taux ainsi que les autres compagnies étaient tenues de le faire.

A étudier minutieusement ce témoignage, on a peine à appuyer cette prétention. Il semble que depuis les quelques années d'existence de la marine marchande du gouvernement canadien, elle s'est départie des taux ainsi établis dans quatre occasions différentes—l'une d'elles, quoi qu'il en soit, ayant trait à plus d'un envoi.

Voici de quelle manière le comité ci-haut mentionné a procédé:

Les taux généraux ont été établis à la "North Atlantic and U. K. Conference," à New-York, mais aux fins d'obtenir l'unité d'action à ce sujet et à d'autres, on a tenu une assemblée hebdomadaire à laquelle assistaient des représentants de toutes les lignes de paquebots. A cette assemblée, on s'entendit sur les taux, et aucun membre de la ligne n'avait le droit de se départir des taux ainsi établis sans avertir ses concurrents de son intention de le faire. En termes clairement exprimés, un membre pouvait adresser une réprimande à un autre s'il y avait transgression de cette ligne de conduite.

Cet état de chose a provoqué le résultat suivant, vraiment extraordinaire. Le gouvernement des Etats-Unis a forcé la Commission des Transports de ce pays, qui administre les steamers appartenant au gouvernement des Etats-Unis, à établir un taux très faible pour le transport de la farine en Europe—un taux, ainsi que l'ont déclaré les compagnies de transport, au-dessous d'un taux commercial. Ce taux ne s'appliquait qu'à la farine moulue aux Etats-Unis. Pour y faire face les lignes de la Conférence de l'Atlantique septentrionale, établirent, à un moment donné, un taux de 15 cents les 100 livres sur la farine moulue aux Etats-Unis, alors qu'elles conservaient un taux de 19 cents les 100 livres sur la farine canadienne—une différence très sensible au détriment de nos meuniers canadiens. A titre de membre de la Conférence de l'Atlantique septentrional, la marine marchande du gouvernement canadien souscrivit à ce pacte.

Sous ce rapport, le comité croit que les fortes sommes dépensées par le peuple canadien pour améliorer une marine marchande n'ont jamais été versées dans le but de provoquer ce résultat.

A cet égard, le comité désire porter les faits à l'attention de la Chambre, et il suggère respectueusement que le ministre des Chemins de fer et Canaux étudie la question avec la Commission des Chemins de fer nationaux canadiens dans le but de prendre ensuite une attitude décisive.

Il semble que ce cartell dont nous avons parlé ne comprenne pas les caboteurs, qu'on peut fréter de temps à autre, et parmi lesquels il existe une vive concurrence. Toutefois, ces caboteurs ne sont disponibles qu'aux expéditeurs pouvant charger un steamer entier; ils ne prennent pas non plus la place des lignes régulières pouvant effectuer le transport avec presque autant de régularité que les trains à grande vitesse et qui, par conséquent, offrent des avantages bien plus grands à ceux qui désirent expédier des marchandises périssables à un marché qui tient à en avoir une provision constante.

Les navires de la marine marchande du gouvernement canadien ne sont pas construits de manière qu'on puisse s'en servir au transport des bestiaux, et les convertir à cet usage serait à la lois coûteux et impraticable.

On a démontré, avec preuve à l'appui, que depuis le commencement de la guerre les taux océaniques sur les bestiaux s'étaient accrus de 300 p. 100, alors que le prix du bœuf sur le marché britannique ne s'était accru que de 66 p. 100 au cours de la même période.

Votre comité est d'avis que continuer l'application des taux actuels produira inévitablement un mauvais effet sur le commerce d'exportation des bestiaux.

Votre comité a constaté également que plusieurs des témoins intéressés dans la ligne de paquebots transatlantiques ont déclaré que, généralement, de petites cargaisons étaient transportées de la Grande-Bretagne à ce pays, et que ce fait tendait à augmenter les taux de fret sur le trafic destiné au Canada, et que tel ne serait pas le cas, si une quantité raisonnable de trafic était effectuée tant dans la direction de l'ouest que dans celle de l'est. Ainsi donc, une politique qui diminue le volume du commerce provenant d'Europe et destiné au Canada, a pour effet d'augmenter le coût de transport du Canada à l'Europe. La Chambre voudra bien prendre ce fait en considération et le gouvernement examiner la situation ainsi créée.

Le tout respectueusement soumis,

A. R. McMASTER,
Président.

Le quatrième rapport a été approuvé le 26 juin 1923. (*Voir* procès-verbaux de la Chambre, page 569.)

CINQUIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 18 juin 1923.

Le comité spécial nommé pour s'enqérir des conditions agricoles, présente son quatrième rapport, lequel est comme suit:—

TARIFS DES MARCHANDISES SUR L'OCÉAN

Dans son quatrième rapport provisoire, votre comité a traité la question des taux du fret océanique, du contrôle par la "North Atlantic and U. K. Con-

ference", des prix exigés par les navires de ligne desservant les ports de l'est du Canada et des opérations du "Canadian Liner Committee", quelquefois appelé le "Weekly Liner Committee".

Vu la grande importance du sujet et les déclarations publiées dans la presse et ailleurs touchant les conclusions du comité, nous croyons que la question mérite une attention nouvelle.

Il est très difficile de prétendre que les entreprises de transport océanique ne sont pas, en grande partie, entre les mains de cartels ou d'associations. Il est certain que ces cartels existent; reste à savoir si, à tout prendre, ils sont utiles ou nuisibles aux compagnies de transport et au public en général.

La question des meilleurs moyens à prendre pour les surveiller a attiré l'attention des législateurs de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de notre pays, depuis plusieurs années.

Notre vie économique moderne est un échange de produits entre des nations souvent fort éloignées. Ce sont les navires de tout l'univers qui, pour une large part, effectuent cet échange. D'après M. J. A. Salter, qui, pendant la guerre, agissait comme président du Conseil exécutif du transport maritime des Alliés, les navires n'ont jamais été plus de 8,000, les équipages de ces navires représentent quelque 450,000 hommes, et les constructeurs, quelque 250,000. La valeur totale de tous les navires maritimes du monde, avant la guerre, ne dépassait pas $1,500,000,000, soit moins que le capital placé dans deux compagnies anglaises de chemin de fer. La somme totale de l'acier perdu par le coulage des navires, pendant la guerre, a été d'environ 5,000,000 de tonnes, ce qui ne représente pas plus que 12 pour 100 de la production d'acier de l'Amérique en un an.

Ces 8,000 vaisseaux, à part les navires de cabotage, se divisent en deux catégories; les vaisseaux de ligne,—c'est-à-dire les navires voyageant suivant un horaire, entre des ports réguliers—et les navires chemineaux, qui vont d'un port à l'autre et transportent les marchandises à mesure qu'elles se présentent. On a exprimé différentes opinions sur la manière de répartir les navires à vapeur en deux catégories. Il est certain que pas plus de la moitié et, d'après certaines estimations, moins que la moitié, sont des bateaux de ligne. La ligne de démarcation est difficile à établir. Les navires chemineaux agissent comme vaisseaux de ligne et ceux-ci remplacent des navires chemineaux.

Dans notre étude de la situation, nous avons beaucoup profité des travaux de la Commission Royale, nommée en 1906 par le gouvernement britannique pour faire enquête sur les coalitions de navigation, dont le rapport a été présenté en 1909 et publié sous forme de livre bleu britannique, portant le No C.D. 4668.

Le rapport contient les conclusions de la majorité, qui voyait d'un plus ou moins bon œil la formation et le fonctionnement des "rings" de navigation, et de la majorité qui les réprouvait.

Dans le rapport de la majorité, M. Madison, ouvrier, fit une forte réserve, déclarant qu'il était bien entendu qu'il ne souscrivait en rien à l'opinion que les "rings" de navigation ou les conférences étaient soit nécessaires soit utiles aux intérêts du commerce du Royaume-Uni ou des colonies. Ceux qui ont signé le rapport de la majorité étaient, pour un bon nombre, liés à certains intérêts de navigation, tandis que les signataires du rapport de la minorité ne semblent pas avoir eu d'intérêt soit direct ou indirect dans l'affaire.

CONCLUSIONS DE LA MAJORITÉ DE LA COMMISSION

A ces fins, la majorité des Commissaires a fait les recommandations suivantes:—

Leur principale recommandation, à l'adresse des expéditeurs et des marchands faisant affaires dans un commerce donné, est qu'ils se forment en asso-

ciation, ce qui leur permettra de présenter un front uni en face d'une conférence ou d'une coalition de transport, lorsqu'un conflit s'élèvera.

Ils recommandèrent encore qu'arrivant l'impossibilité de s'entendre à l'amiable, entre l'association des expéditeurs et la conférence, la question soit référée au *Board of Trade,* lequel constitue un ministère gouvernemental britannique correspondant jusqu'à un certain point à notre propre Ministère du Commerce, et qui serait chargé:—

"(*a*) sur la demande de l'une des deux parties, de désigner une ou plusieurs personnes devant s'efforcer d'amener une entente amiable;

"(*b*) sur la demande des deux parties, de désigner un ou des arbitres pour rendre décision sur le point en litige."

Ils recommandèrent encore qu'advenant le cas où le *Board of Trade* reconnaîtrait que des intérêts importants de l'Empire sont mis en jeu, et qu'il n'aît pas été possible de régler la difficulté par voie de conciliation, le *Board of Trade* aurait le pouvoir de désigner une ou des personnes chargées de s'enquérir et de lui faire rapport, ledit rapport pouvant être présenté au Parlement à la discrétion du *Board of Trade;* et ce dernier ne devra pas négliger de tenir compte, dans sa décision à ce sujet, des représentations qui pourraient lui être faites par aucun gouvernement colonial intéressé.

Ils recommandèrent encore qu'enfin que le *Board of Trade* soit mis en connaissance de la situation et des procédures des conférences d'expéditeurs, toutes conférences d'expéditeurs faisant usage du système de rabais ajournés soient requises de déposer confidentiellement entre les mains du *Board of Trade*:—

"(*a*) toutes ententes de conférence, et tout accord ou entente avec des lignes étrangères ne faisant pas partie de la conférence;

"(*b*) toutes circulaires ayant trait aux rabais, et les blancs pour réclamer des rabais.

"(*c*) tous accords intervenus entre associations de marchands et expéditeurs reconnus par le *Board of Trade.*"

Une autre suggestion fut inscrite à l'effet que toutes les conférences faisant usage de rabais ajournés soient requises de publier leur tarif, taux et classification de marchandises, et d'en déposer copie entre les mains du *Board of Trade.*

Lord Inverclyde a soumis une réserve à ce rapport. Il s'objecte à la publication des tarifs et classification, ainsi qu'au contrôle du *Board of Trade,* et il semble être d'opinion que les capitaux anglais ne seraient pas investis aussi largement dans les transports maritimes si l'on mettait fin au système des conférences.

CONCLUSIONS DE LA MINORITÉ DE LA COMMISSION

Le rapport de la minorité insistait sur le but réel poursuivi par les conférences et les coalitions de transport maritime. Il y est déclaré que:—

"Le véritable but était d'empêcher la concurrence, et de maintenir ou d'élever les taux de fret. Grâce à ce système, un certain nombre de compagnies de transport forment une coalition pour monopoliser ce commerce. Elles atteignent leur but en coupant abusivement sur les taux de leurs concurrents (s'ils en ont) jusqu'à ce qu'ils les aient chassés du marché, ainsi qu'en convenant entre eux d'imposer des taux identiques, puis de ristourner après un certain délai, un pourcentage fixe du fret déboursé par les expéditeurs "loyaux", c'est-à-dire fidèles à ne rien expédier par d'autres bateaux que ceux possédés par la coalition.

Ils firent observer cependant que le monopole ainsi établi n'est pas absolu:—

"Le monopole ainsi créé n'est pas absolu dans le sens que les coalitions puissent imposer au commerce tout tarif ou toute condition qu'il leur plaît. Leur monopole est soumis à de certaines limites, et les conférences prennent généralement la précaution, dans leur propre intérêt, de ne pas pousser les choses trop loin."

C'est pourquoi elles ont démontré que le monopole, tel que constitué, n'est soumis à aucun contrôle légal. Après avoir posé le principe que "tous les monopoles ont une tendance à tomber dans des abus plus ou moins prononcés, à moins d'être strictement maintenus dans la voie droite par la nature du commerce, par la législation ou par une certaine surveillance"; que "certes, il y a une présomption que tout monopole dans quelque division du commerce doit rendre service au peuple en général"; et que "les bénéfices résultant de l'organisation adoptée par les compagnies de navigation pour conduire leurs affaires doivent être évalués principalement dans leurs effets, non pas au point de vue des compagnies, mais pour le public en général", les membres de la minorité ont étudié les arguments apportés à l'appui du système de coalition pour les compagnies de navigation.

Ayant trouvé, pour la valeur de ces coalitions, une conclusion tout à fait différente de celle des membres de la majorité, ils ont résumé leur opinion dans les treize paragraphes suivants:

"(1) Le système de conférence avec rabais différé—l'évolution naturelle de tout commerce fortement organisé faisant affaire avec des clients presque tous isolés ou non groupés,—a créé sur presque toutes les routes océaniques un monopole dont le contrôle est dans plusieurs cas illusoire et tend de plus en plus à disparaître;

"(2) Le système fut d'abord établi dans le but d'élever les taux, d'en empêcher l'abaissement et de diminuer la concurrence;

"(3) Il a réussi à élever les taux et à les maintenir ensuite.

"(4) Règle générale, le public est appelé à payer des taux de fret plus élevés qu'il ne l'aurait fait avec la libre concurrence;

"(5) Le système a nui aux navires irréguliers, le plus fort élément de la marine marchande britannique, et il a causé pour ces navires du gaspillage et une hausse dans les taux de fret;

"(6) Le système tend à causer du gaspillage de diverses autres sources par suite de la manière dont les coalitions sont organisées;

"(7) Il n'a pas été prouvé suffisamment que le montant épargné dans le coût, s'il en est, par le système des coalitions, dépasse le gaspillage dû à ce même système;

"(9) Le système tend à gonfler le montant du tonnage et par suite le montant du capital investi sur lequel il faut payer un intérêt;

"(10) Il a diminué ou tend à diminuer les ports d'expédition;

"(11) Il favorise les Etats-Unis où ce système est illégal, au détriment du Royaume-Uni;

"(12) Il a causé dans le cas de l'Afrique-Sud une dérivation du commerce britannique;

"(13) Il ne semble pas avoir augmenté la régularité des départs ni fortement amélioré la qualité des navires; mais il a tendu vers l'égalité et la stabilité des taux".

(Il faut remarquer que le paragraphe 11 ci-dessus n'est pas maintenant conforme aux faits réels).

Bien que la minorité en soit venue à une conclusion différente de celle de la majorité sur les avantages qu'on dit résulter de l'existence des coalitions parmi les compagnies de navigation, leurs recommandations ne s'écartent pas beaucoup de celles de leurs collègues de la majorité.

La minorité a posé le principe général qu'un tel monopole ou qu'un semblable système doit être soumis à un contrôle. Ce contrôle doit être trouvé "dans un système de conciliation et de surveillance limitée faite par la Chambre de commerce". "Nous préférons, disent-ils, nous appuyer en premier lieu sur l'effet de facilités plus grandes que celles qui existent maintenant pour porter promptement à l'attention du Parlement tout abus sérieux, et sur le résultat de l'opposition d'une contre-organisation à la première organisation: la conférence des expéditeurs, traitant, si possible, avec la conférence des propriétaires de vaisseaux, toutes deux sur un pied d'égalité".

On voit donc que les commissaires sont d'accord sur la plausibilité d'une sorte de contrôle pour empêcher les quasi-monopoles organisés par les coalitions ou conférences des compagnies de navigation de tourner au désavantage du public.

C'est pourquoi la minorité voudrait donner, pour en appeler à la Chambre de commerce, plus de facilités que n'en offre la majorité. On déclare: "Nous comptons fermement sur les effets d'une large publicité, n'existant jusqu'à ce jour, que sur les travaux des conférences; et on trouverait un frein effectif dans la promptitude à remettre aux mains du Parlement les résultats d'enquêtes officielles. Ici également les propositions de la majorité semblent inadéquates. Il convient de laisser à la Chambre de commerce de juger de l'opportunité de la présentation de ce rapport au Parlement, et dans l'affirmative, après quel délai. Nous sommes d'avis que les conclusions d'une enquête de cette nature devraient, dans tous les cas, être soumises, et tôt, alors que les événements sont tout récents."

A leur sens, si l'on veut faire un essai loyal d'un régime de conciliation marchant de pair avec un certain droit de regard de la part de la Chambre de commerce, il fallait pour le moins:

"(*a*) Que la Chambre de commerce eût liberté entière de reconnaître toute association (d'expéditeurs) dotée, à son avis, d'un caractère suffisamment représentatif;

"(*b*) Que la Chambre de commerce fût libre d'instituer une enquête avec pleins pouvoirs d'entendre des dépositions et de recevoir des documents où il appert que des intérêts publics importants (ceux des consommateurs et des producteurs inclus) sont mis en jeu par l'action des conférences relatives à la navigation; ou sur la représentation de gouvernements coloniaux intéressés à l'effet qu'une enquête de cette nature est opportune.

"(*c*) Qu'un rapport sur la nature et les conclusions de ces enquêtes devrait être promptement soumis au parlement; en ayant soin, bien entendu, de ne rien divulguer qui puisse servir à des concurrents du moment ou éventuels.

(Note.—L'alinéa 3 de la page 89 établit: "En vue de renseigner la Chambre de commerce sur la situation et les procédures des conférences sur la navigation, nous proposons que toutes les conférences de ce caractère faisant usage du système des rabais différés soient requises de déposer confidentiellement à la Chambre de commerce:

(a) Toutes les conventions issues des conférences de même que toutes ententes ou stipulations conclues avec des lignes étrangères ou avec des lignes placées en dehors de la conférence.

(b) Toutes les circulaires relatives au rabais et les formules de réclamation de rabais;

(c) Toute convention consentie avec des associations de marchands et d'expéditeurs reconnues par la Chambre de commerce.

Nous sommes d'avis que cette source de renseignements devrait être accessible, à titre confidentiel, à tous les services du Gouvernement qui, du chef de contrats de transports ou pour toute autre raison, pourraient être intéressés en l'espèce").

"(*d*) Qu'il devrait être chaque année présenté au Parlement un procès-verbal relatif aux conférences sur la navigation, sur les conventions relatives aux conférences et autres questions indiquées à la page 89, alinéa 3, du rapport de la majorité, les développements du champ d'action des conférences ou les modifications y apportées, s'il s'en trouve; leur amalgamation, les modifications, s'il s'en trouve, apportées aux termes des rabais différés de même que dans les ports d'embarquement du Royaume-Uni et des colonies en vue de renseigner de temps à autre le Parlement sur les activités et le développement du système des conférences et lui permettre même de les toucher du doigt; en ayant soin ici encore de ne divulguer aucun renseignement du caractère ci-haut.

Pour ce qui est de la publication des tarifs et des classifications, nous endossons la proposition de la majorité."

En 1913, Sir Henry Drayton, alors M. H. L. Drayton, C.R., président de la Commission des Chemins de fer pour le Canada, sur instructions émanées de l'administration du temps, passa en Angleterre en vue de discuter avec les autorités impériales la question du contrôle gouvernemental des charges imposées au public par les compagnies de navigation pour le transport du fret transoéanique.

Il semblerait que les suggestions couchées dans le rapport de la commission royale sur les coalitions maritimes n'aient pas apporté les résultats attendus, et qu'il existait au Canada un sentiment à l'effet que le commerce de ce pays était lésé par les taux imposés pour le transport océanique.

Les résultats de la visite de Sir Henry Drayton en Grande-Bretagne ont été couchés par ce dernier dans une lettre expédiée d'Ottawa en date du 18 octobre 1913 et destinée au Très honorable président et aux membres du Conseil privé.

En effet le rapport établit que Sir Henry Drayton s'était efforcé d'obtenir la création d'une commission mixte chargée d'enquêter et de faire rapport sur les méthodes et pratiques, les taux et charges des transporteurs océaniques opérant entre les ports du Royaume-Uni et les ports du Dominion, de même que sur les charges des compagnies terminales ou des autorités des ports aux deux endroits qui servaient d'issue au trafic, et de se renseigner sur les frais d'assurance ou autres dépenses qui échéaient aux expéditeurs et qui provenaient des deux pays. On a aussi représenté que cette commission devrait indiquer la nature de la législation, s'il s'en trouvait, que, à son avis, le Parlement impérial ou le Parlement du Canada ou les deux devraient adopter.

En réponse aux représentations faites par Sir Henry Drayton, le *Board of Trade* britannique refusa d'instituer une telle commission pour la raison que la Commission royale des Dominions (voir note à la fin de ce paragraphe) était déjà à s'enquérir de la question du tarif, besogne qu'on lui avait confiée, mais le gouvernement de Sa Majesté était disposé, si on le désirait, à communiquer avec la Commission royale des Dominions pour l'informer que le gouvernement canadien désirait qu'elle étudiât, le plus tôt possible, la question du transport maritime entre le Canada et le Royaume-Uni.

Sir Henry Drayton opina que la Commission royale des Dominions pouvait étudier la question et faire un rapport provisoire, si nécessaire; l'enquête ne pouvait être confiée à mains plus habiles, croyait-il.

A le réception de ce communiqué du gouvernement britannique, Sir Henry Drayton s'aboucha avec le président de la Commission royale des Dominions

(Note: La Commission royale des Dominions fut instituée par le gouvernement britannique le 15 avril 1912. Elle fut, entre autres choses, chargée de s'enquérir du commerce réciproque et avec le monde extérieur du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Sud-Africain, de Terre-Neuve et des Etats-Unis, et de faire rapport de ses conclusions.)

qui l'informa que la question du transport impérial avait déjà été mise à l'étude et que la commission visiterait le Canada au mois d'août suivant.

Le rapport de Sir Henry Drayton est ainsi libellé:—

NÉCESSITÉ DE L'ENQUÊTE

"Nonobstant les renseignements reçus des compagnies faisant partie de la Conférence, je crois encore que l'enquête s'impose.

"Les compagnies faisant partie de la Conférence, à savoir: la *Allan Line,* la *Canadian Northern Steamship Railway Lines,* la *Cunard Line,* la *Canadian Pacific Railway Steamship Lines,* la *Dominion Line,* la *Donaldson Line,* la *Furness Line,* la *Manchester Liners* et la *Thompson Line,* émettent, pour le trafic allant vers l'ouest, un tarif pour chaque saison comprenant les taux généraux minimums sur virtuellement tout, ou du moins sur les principales denrées transportées. Ces prétendus taux minimums sont virtuellement les taux maximums exigés par les compagnies, et l'expéditeur est en état de savoir—à mon avis il sait toujours—quel sera le tarif sur un article donné pour une période donnée. On n'émet pas de tarif de ce genre pour le transport allant vers l'est, mais on publie des listes hebdomadaires de temps en temps; il est tout à fait impossible que l'expéditeur canadien connaisse, un mois à l'avance, ce que sera le tarif sur le blé ou la farine. Il m'a été tout à fait impossible de convaincre la Conférence que cette pratique est dommageable au trafic allant vers l'est. La raison donnée pour motiver l'avantage offert à l'expéditeur qui expédie vers l'ouest, c'est que, pour le transport dans cette direction, il n'y a jamais rareté d'espace, alors que le contraire existe pour le transport vers l'est. La position prise par les compagnies c'est, en résumé, que, en vue du volume considérable de trafic et de la rareté possible des navires, les compagnies devraient être en mesure de tirer parti de cette situation et exiger des taux plus élevés pour le transport de la grande quantité de trafic que pour la petite quantité. Les compagnies prétendent que cette pratique est nécessaire. Qu'elle soit nécessaire ou non, elle est certainement dommageable à l'exportateur canadien, et elle est contraire aux règles qui président à l'établissement des taux, du moins pour le transport terrestre."

Le rapport continue:—

LA DEMANDE DE L'ENQUÊTE EST JUSTIFIÉE"

"La demande de l'enquête faite par le gouvernement canadien et consentie, comme susindiqué, par les autorités impériales, est donc justifiée par les exigences du trafic allant dans les deux directions.

"Quand votre honorable conseil prit une décision la situation révélait que la Conférence maritime avait réussi à éliminer toute concurrence, si ce n'est la concurrence sparodique des navires irréguliers. Ce genre de concurrence ne protège aucunement l'expéditeur qui a besoin d'expédier régulièrement en cueillette. A mon avis, cette situation élimine virtuellement toute concurrence et se recommande à la réglementation gouvernementale. . ."

"LA RÉGLEMENTATION GOUVERNEMENTALE EST DIFFICILE

Le problème de la réglementation gouvernementale est difficile. Certaines conditions qui s'appliquent aux chemins de fer ne s'appliquent pas au transport océanique. L'unité de transport est une unité fixe. Pour ce motif les articles de la loi des chemins de fer qui interdisent le favoritisme ne sauraient être invoqués. Ce serait contraire aux intérêts non seulement des transporteurs mais aussi au point de vue de l'ensemble des opérations, du commerce national si un navire qui se trouve dans l'impossibilité, vu la condition du marché d'obtenir une cargaison convenable aux taux réguliers, ne pouvait être chargé avec

des marchandises qui seraient mises en mouvement seulement en raison du motif spécial que comporte, relativement à ce voyage particulier, une réduction faite à la dernière heure.

D'un autre côté, ainsi que nous en sommes présentement informés, il ne semblerait y avoir aucune raison pour empêcher les taux maxima réguliers d'être fixés par une autorité indépendante et nulle majoration des taux maxima réguliers ne devrait être permise sans le consentement de cette minorité."

Il est maintenant opportun de référer aux conclusions de la Commission Royale des Dominions concernant les taux de transport des marchandises.

La position des compagnies d'expédition est définie à la page 310 du rapport final de la Commission Royale des Dominions, les vues des Commissaires étant exprimées comme suit.—

"586. Dans la plupart des pays du monde des mesures ont été prises en vue de la surveillance et du contrôle des taux de chemins de fer, mais lorsque l'on insiste pour que les taux de transport océanique soient placés sous le même contrôle que les taux de chemins de fer, on nous a répondu que les compagnies de navigation étaient dans une position complètement différente des compagnies de chemins de fer. Ces dernières, dit-on, jouissent d'un monopole tandis qu'il n'en est pas ainsi pour les premières.

"On a fortement attiré notre attention sur ce point de vue au cours du témoignage rendu devant nous par le secrétaire de la Liverpool Steamship Owners' Association. Il prétendit que les taux de transport doivent, en dernier lieu, être gouvernés par les lois de l'offre et de la demande, et qu'il était impossible pour les propriétaires de navires de fixer pour l'ensemble de leurs opérations des taux qu'il était déraisonnable de faire supporter aux producteurs. A son avis il n'était pas praticable de prendre aucune décision aux fins du contrôle des taux de transport à moins que les gouvernements ne soient prêts soit de concéder des privilèges spéciaux aux propriétaires de navires, c'est-à-dire la garantie de cargaisons minima, soit à se lancer eux-mêmes dans le commerce du transport.

"587. La distinction entre les compagnies de chemins de fer et les propriétaires de navires est fondée sur les faits. Règle générale, chaque pays réserve son commerce côtier pour ses propres nationaux (bien que le Royaume-Uni soit une exception remarquable), mais les ports de l'univers sont ouverts pour le commerce d'outre-mer aux navires de toutes les nations. Le commerce du transport du monde entier est entre les mains d'un nombre comparativement restreint de compagnies de vaisseaux, et de navires irréguliers 12 fois plus nombreux. (Voir la remarque à la fin du présent paragraphe). Si les taux sur une certaine route donnée sont fixés à un chiffre trop élevé par les propriétaires des paquebots, il y a évidemment une belle occasion pour les navires irréguliers de se lancer dans ce commerce et récolter leur part de gros profits avec le résultat que les taux devront baisser. En même temps, on ne saurait nier que l'opinion est grandement répandue que l'argument des propriétaires de navires est affaibli par la conduite qu'ils tiennent.

"On allègue que sur plusieurs routes de commerce les propriétaires de navires ont réussi à se fusionner et à créer en pratique un monopole réel. Il a été démontré que ce monopole prend différentes formes et qu'il est assuré par divers moyens, le tout ayant été défini après une enquête complète poursuivie par la Commission Royale sur les Combinaisons des Expéditeurs en 1909. Jusqu'ici, cependant, il n'a été donné suite à aucune des conclusions de cette commission. Le Gouvernement de Votre Majesté n'a pas encore été convaincu de la nécessité,

(Remarque. Les estimations varient concernant le tonnage des paquebots comparé au tonnage total. Ce tonnage peut atteindre la moitié du total ou rien que le cinquième. Sir J. Maclay, au cours de son témoignage rendu devant la Commission Royale sur les Commissions des Expéditeurs, estime cette proportion à 33 p. 100)

et s'il l'a été, n'a pas eu le temps, de s'occuper de la chose, malgré les représentations faites par plusieurs des gouvernements des Dominions."

Il est intéressant de faire remarquer que dans l'opinion de la Commission Royale des Dominions il n'a été donné suite à aucune des conclusions de la Commission Royale sur les Combinaisons des Expéditeurs, qui ont été déjà décrites dans le présent rapport. Néanmoins, la Commission Royale des Dominions en est venue à la conclusion qu'il était nécessaire d'établir une surveillance. Ses vues sur ce point sont exprimées à la page 311 de son rapport final, paragraphe 588:

"588. Nos investigations nous ont persuadés que dans les temps normaux les combinaisons des propriétaires de navires sont assez puissantes pour restreindre la liberté des expéditeurs dont les intérêts variés et indépendants les met dans une position difficile sinon impossible en ce qui concerne toute combinaison de leur part qui pourrait faire à ces propriétaires de navires une opposition effective, et que par conséquent, en principe, il n'est pas désirable que les compagnies de navigation puissent échapper plus longtemps à quelque forme de surveillance de la part du gouvernement."

Il est intéressant de remarquer que les autorités des Etats-Unis en sont arrivées à des conclusions qui diffèrent bien peu, si différence il y a, de celles des diverses commissions dont nous avons parlé.

En 1914, un comité de la Chambre de représentants des Etats-Unis qui avait fait enquête sur les questions relatives aux taux de transport et aux combinaisons, émit les propositions suivantes. Elles sont citées à la page 313 du rapport final de la Commission Royale des Dominions, comme suit:—

"(1) Les compagnies de navigation faisant le commerce à l'étranger devraient être placées sous la surveillance de la "Commission de commerce entre états" au point de vue de la réglementation des taux, et en général des conditions du transport par eau touchant les intérêts des expéditeurs.

"(2) Que tous les transporteurs faisant le commerce à l'étranger devraient être requis de soumettre à l'approbation de la Commission de Commerce entre états des copies de tous contrats (ou mémorandums ou ententes orales) entre eux et d'autres compagnies de navigation, ou les expéditeurs américains, les agences de chemins de fer et de transport; de même que de toutes les modifications et annulations.

"(3) Que la Commission de Commerce entre états devrait être revêtue du pouvoir d'ordonner l'annulation de l'un quelconque de ces contrats trouvés préjudiciables, injustes ou désavantageux envers les intérêts commerciaux des Etats-Unis.

"(4) Que la Commission du Commerce entre états devrait être revêtue du pouvoir de s'enquérir pleinement des plaintes relatives à la cherté excessive ou à l'injustice des taux, ou d'intenter des procédures de sa propre initiative, et d'ordonner que ces taux soient modifiés lorsqu'ils sont excessifs ou préjudiciables.

"(5) Que cette surveillance devrait embrasser aussi les catégories de marchandises et les plaintes relatives à l'adaptation des taux aux catégories de denrées.

"(6) Que la réduction des taux de transport ou la préférence indue entre les expéditeurs, ou les ports, devrait être interdite.

"(7) Que la Commission de Commerce entre états devrait être revêtue du pouvoir de s'enquérir pleinement de toutes les plaintes alléguant (a) le manque d'un avis dans un délai raisonnable, (b) l'injustice de la part des expéditeurs au point de vue de l'espace sur les transports, et (c) l'existence de contrats pré-

judiciables ou injustes avec certains expéditeurs, (d) l'injustice dans le règlement des réclamations, et l'indifférence en matière de déchargement des marchandises en bon état.

"(8) Que l'usage des "navires concurrents" (Voir la note au bas de ce paragraphe) et les rabais différés soient interdits dans le commerce tant d'exportation que d'importation des Etats-Unis, et qu'il soit interdit aux transporteurs d'user de représailles envers les expéditeurs en leur refusant l'espace demandé lorsque cet espace est disponible."

Ces propositions ont été suivies d'une législation aux Etats-Unis. (Voir le chapitre 451 de la première Session du Soixante-quatrième Congrès, 1916). Nous extrayons de cette loi l'article 15, comme offrant un intérêt tout particulier aux Canadiens en ce sens qu'à la suite de la Conférence de l'Atlantique-Nord et du Royaume-Uni, le système des rabais n'est plus pratiqué depuis un certain nombre d'années:

La Loi dit ce qui suit:—

"Que tout transporteur ordinaire par eau, ou toute autre personne visée par cette loi, doit envoyer immédiatement à la commission (la "United States Shipping Board") une copie exacte, ou, s'il s'agit d'une entente orale, un mémorandum fidèle et complet, de toute entente faite avec tout tel autre transporteur ou autre personne visée par la présente loi, ou modification ou annulation de cette entente, à laquelle il peut être partie ou à laquelle il peut se conformer en tout ou en partie, fixant ou réglant les taux ou les prix; accordant ou recevant des taux spéciaux, aménagements ou autres privilèges ou avantages spéciaux, contrôlant, réglant, empêchant ou faisant cesser la concurrence; mettant en commun ou répartissant les gains, les pertes, ou le trafic; indiquant les ports, ou restreignant ou autrement réglementant le nombre et la nature des voyages entre les ports; limitant au réglant de quelque manière le volume ou la nature des marchandises ou du trafic des passagers à transporter; ou permettant de quelque manière une préférence exclusive, ou une entente de travail en coopération. Le mot "entente" dans le présent article comprend les ententes, les conférences et autres conventions.

"La Commission peut, aux termes d'une ordonnance, désapprouver, annuler ou modifier toute entente, ou toute modification ou annulation d'entente, antérieurement approuvée ou non par elle, qu'elle trouve sans raison désavantageuse ou injuste entre les transporteurs, les expéditeurs, les exportateurs, les importateurs, ou les ports, ou entre les exportateurs des Etats-Unis et leurs concurrents étrangers, ou préjudiciable au commerce des Etats-Unis, ou contraire à la présente loi, et doit approuver toutes les autres ententes, modifications ou annulations. Les ententes existant au moment de l'organisation de la Commission doivent être valides jusqu'à ce qu'elles aient été désaprouvées par la Commission. Il doit être contraire à la loi de maintenir en vigueur une entente quelconque, ou partie d'entente, désapprouvée par la Commission. Toutes les ententes, modifications ou annulations faites après l'organisation de la Commission ne seront valides que lorsqu'elles seront et pour aussi longtemps qu'elles seront approuvées par la Commission, et, avant cette approbation ou cette désapprobation il doit être contraire à la loi de mettre en vigueur en tout ou en partie, directement ou indirectement, toute telle entente, modification ou annulation.

"Toute entente, modification ou annulation ayant force de loi en vertu de

(Note: L'expression "navires concurrents" signifie un navire dont se sert pour un genre particulier de commerce un transporteur ou un groupe de transporteurs dans le but d'exclure, empêcher ou diminuer la concurrence en obligeant un autre transporteur à cesser ce commerce.)

cette clause sera exemptée des stipulations de la loi approuvées à la date du deuxième jour de juillet mil huit cent quarte-vingt-dix et intitulé "Loi pour protéger le commerce contre tous monopoles ou contraintes illégaux, ainsi que tous amendements et lois supplémentaires à icelui", ainsi que des stipulations contenues aux clauses allant de soixante-treize à soixante-dix-sept, toutes deux inclusivement, de la loi approuvée à la date du vingt-septième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-quatorze, intitulée "Loi pour réduire la taxation, procurer des revenus au gouvernement et autres objets" ainsi que les amendements et lois supplémentaires relatifs à icelui.

"Quiconque enfreindra aucune des stipulations de cette clause sera passible d'une pénalité de mille dollars ($1,000) pour chaque jour d'infraction, recouvrables devant les cours civiles par les Etats-Unis."

Avant de quitter cet aspect de la question, nous désirons ajouter qu'en juin 1920, le Très Honorable M. Lloyd George, alors Premier ministre de la Grande-Bretagne, créa, en vertu d'une résolution adoptée par la Conférence de Guerre de 1918, un comité appelé "The Imperial Shipping Committee" le Comité impérial du transport, 1° pour s'enquérir du bien ou mal fondé de plaintes émanant de personnes ou de sociétés relativement au transport océanique, à son organisation et à la situation du commerce inter-impérial, ou toutes questions similaires soulevées ou indiquées par les autorités concernées, et de faire rapport de leurs conclusions aux gouvernements intéressés; et 2° de rechercher les possibilités de transport maritime sur telles routes qui leur sembleront nécessaires au commerce inter-impérial, et de présenter aux autorités compétentes des suggestions et recommandations concernant le développement et la coordination des dits services et organisations en vue du genre, du type, de la dimension et de la vitesse des navires, de la profondeur appropriée de l'eau dans les havres et chenaux, de la construction de quais et bassins, et de toutes questions de même nature."

Ce comité fit rapport le 3 juin 1921, à l'effet qu'il fût créé un corps central aux intentions suivantes:

"(*a*) De s'acquitter de tels devoirs pouvant leur être confiés en vertu des lois concernant les transports inter-impériaux, applicables à la totalité, ou aux parties importantes de l'Empire.

"(*b*) D'enquêter sur les plaintes relatives aux taux de transport océanique et aux conditions du commerce inter-impérial, et toutes questions de même nature pouvant leur être référées par aucun des gouvernements de l'Empire.

"(*c*) De faire éventuellement acte de conciliation entre les intérêts concernés dans les transports inter-impériaux.

"(*d*) De promouvoir la coordination des havres et autres facilités publiques nécessaires au transport inter-impérial."

A cette fin, le comité élabora une constitution pouvant servir à tel corps qui pourrait, selon le comité, s'appeler *Imperial Shipping Board,* ou *Comité impérial de transports.*

Le 9 décembre 1922, le *Imperial Shipping Comittee* présenta un rapport final sur le système de rabais ajournés. Dans ce rapport, le Comité ne diffère que peu des conclusions adoptées par la majorité de la *Royal Commission on Shipping Rings,* ou *Commission royale sur les coalitions de transport,* mais il suggère que les pouvoirs de conciliation et d'arbitrage ne soient pas conférés au *British Board of Trade,* mais plutôt à l'*Imperial Shipping Board* dont le Comité a recommandé la création dans son rapport du 3 juin 1921.

Il semblerait qu'en dépit des longues enquêtes conduites à ce propos, aucune initiative formelle n'ait encore été prise, soit par les autorités britanniques, soit par les autorités canadiennes.

On a exprimé l'opinion, en certains quartiers, que le coût des transports océaniques n'est pas simplement une question d'ordre national, mais plutôt international, et M. David Lubin, fondateur de l'*Institut international d'agriculture*, recommanda très fortement qu'il fût pris des arrangements internationaux dans le but de réglementer les taux de fret océaniques. Ses vues là-dessus sont contenues dans une brochure publiée par l'*Institut international d'agriculture*, à Rome, le 1er décembre 1916, sous le titre: "Documents additionnels relatifs à la Résolution votée par le Congrès des Etats-Unis en faveur d'une Commission internationale du Commerce."

M. Lubin y écrit:

"Le transport océanique est un service d'utilité publique; il doit donc se trouver sous le contrôle du public.

"Concentrez le commerce du transport océanique dans les mains de coalitions et qu'arrivera-t-il? Une tyrannie pure et simple, car la coaltion se trouvera capable d'exercer une pression aussi bien sociale qu'économique et politique, non-seulement sur quelques fermiers, quelques exportateurs ou importateurs des produits essentiels, mais sur la totalité des fermiers et de la population en général. Et ce n'est pas tout encore, puisque le transport océanique s'exerce d'un pays à un autre ou à d'autres pays; internationale de sa nature, cette pression peut être exercée non seulement sur un pays donné, mais sur tous les pays."

En outre, à la page 7, il dit:

"A la conférence de Londres certains armateurs ont prétendu que ce n'était pas eux, mais ces "expéditeurs" de denrées régulières, ces spéculateurs, qui sont en faveur du système actuel des taux indéterminés. De fait, on mentionna que les armateurs seraient aussi fortement en faveur de taux fixes pour le transport de marchandises en vrac, que les manufacturiers et les marchands le sont pour ce qui concerne les marchandises emballées. C'est une importante admission en notre faveur.

"Quant aux spéculateurs en denrées régulières, aux "expéditeurs", il est facile de comprendre pourquoi ils préfèrent des taux indéterminés pour les transports océaniques. L'élément d'incertitude des taux indéterminés et les avantages incomparables qu'ils offrent pour la manipulation des prix constituent l'atout principal de ces spéculateurs. Si l'on fait disparaître cette incertitude, le spéculateur se trouve transformé en un simple courtier et devient inoffensif.

"Avec le système actuel, les taux de transport océanique sont portés à leur maximum lorsque le gros de la récolte change de mains, ce qui a pour résultat de forcer une baisse du prix domestique au moment où le spéculateur fait ses achats. Lorsqu'une forte proportion de la récolte a été achetée, et entreposée dans les élévateurs, et que, momentanément, elle n'est pas exposée à changer de mains, les taux de transport océaniques baissent. En conséquence, le prix domestique monte et c'est le moment où le spéculateur vend les produits au consommateur. C'est ainsi que, grâce à cette incertitude et à ce système de taux de transport, indéterminés, le spéculateur peut jouer le jeu de "pile je gagne; face, vous perdez".

Plus loin, dans cette brochure, M. Lubin cite M. Hipperwood, secrétaire adjoint du ministère de la Marine, du Board of Trade anglais, qui s'exprime dans les termes suivants:

"La question des transports océaniques constitue un problème mondial d'une très grande importance pour toutes les nations. A ce titre, le problème ne

saurait être réglé d'une manière satisfaisante par une seule nation, ou par un intérêt agissant isolément".

Il cite aussi M. Alexander, président du comité de la Chambre des représentants, qui s'exprime ainsi au sujet de la marine marchande:

"Il est admis que notre gouvernement serait impuissant à mettre en vigueur des taux raisonnables ou à stabiliser les taux sur les produits de la ferme dans le commerce international, sans une entente internationale. . . . . C'est un problème international, qui ne saurait être résolu que par une entente internationale."

Les vues de M. Lubin peuvent être résumées par la déclaration qu'il fit au Congrès américain dans les termes suivants:

"(1) Les denrées ont un prix mondial, sur lequel est basé le prix domestique.

"(2) Les prix de la production dans son entier sur les marchés domestiques, sont directement régis par le coût du transport océanique.

"(3) Les prix domestiques sont aussi régis par le coût du transport océanique dans les ports étrangers.

"(4) A l'heure actuelle, les taux du transport océanique des denrées ne sont pas fixés pour des périodes déterminées et fixées d'avance. Ils varient de jour en jour et d'heure en heure, ce qui est une cause d'incertitude et de fluctuations.

"(5) Cette incertitude favorise les opérations du spéculateur;

"(6) Ces opérations produisent un dommage économique pour le producteur et pour le consommateur;

"(7) Le remède serait l'établissement pour un temps défini de taux, termes et conditions équitables publiés d'avance.

"(8) Ce remède devrait être appliqué par une commission internationale du commerce."

Vu les raisons précédentes et les témoignages entendus et mentionnés dans un rapport intérimaire antérieur, votre comité est d'opinion qu'il convient de contrôler les coalitions ou conférences des compagnies de navigation.

Il est suggéré que les représentants canadiens qui assisteront à la prochaine réunion de l'Institut international d'agriculture soient autorisés à étudier cette question à fond, afin de savoir s'il est possible d'organiser un moyen de contrôle par l'entremise de cet institut.

Vu qu'un grand nombre des vaisseaux marchands qui viennent dans nos port canadiens sont des vaisseaux anglais, il est respectueusement suggéré d'obtenir une action similaire de la part des autorités britanniques. La question pourrait faire le sujet d'une discussion et d'une étude à la prochaine séance de la conférence économique impériale.

Dans l'intervalle, il paraît sage de recommander que le gouvernement, par l'entremise de l'un de ses ministères,—nous suggérons le ministère du Commerce,—reçoive les plaintes des expéditeurs concernant tout traitement injuste ou oppressif de la part des transporteurs océaniques, et tienne des enquêtes publiques ou à huis clos au sujet de ces plaintes.

En soi, la publicité détourné et guérit à la fois des pratiques déloyales. Ces dernières, tout comme certaines germinations de mauvais aloi, s'épanouissent en toute liberté dans l'ombre. On peut compter que par une initiative de la qualité de celle que l'on a démontrée, il devienne possible d'obvier à des abus éventuels naissant d'une mesure quelconque, et ce grâce à l'encouragement que cette initiative donnerait aux lignes de navigation désireuses d'agir loyalement avec le public canadien, grâce aussi à l'effet déprimant qu'une telle initiative produirait sur les compagnies agissant sur des principes différents.

Les compagnies de navigation ne regarderaient pas *acquo animo* la tenue d'une enquête et la mise au grand jour de pratiques déloyales en matière tarifaire, et de ce que ces enquêtes seraient facilitées, le premier effet en serait de détourner les lignes qui sont parties aux conférences d'établir des taux injustifiables, et deuxièmement d'encourager les lignes, qui, sans malice, auraient imposé des taux démesurés, à se séparer de la conférence et à adopter des taux à soi.

Il existe toutefois une autre méthode que nous recommanderions instamment à toute l'attention du Gouvernement.

Les armateurs canadiens possèdent 67 vaisseaux dont plusieurs sont d'une bonne grosseur, sans être de très fortes dimensions. Votre comité suggère qu'un certain nombre de ces navires pourraient être reliés au service des chemins de fer nationaux et que les taux du fret, sur ces navires, pourraient se baser sur le coût du transport plus un bénéfice raisonnable basé sur la valeur réelle des navires et non sur le coût de la construction. Si la grosseur et le genre de ces navires permettent qu'on les exploite économiqement et efficacement avec le réseau national (sur ces points, votre comité n'a pas recueilli de témoignages) on atteindrait les fins suivantes qui sont très désirables: Les chemins de fer nationaux pourraient accorder des connaissements directs sur un réseau de transport par terre et par eau qui soit tout entier sous leur direction; la population du Canada obtiendrait des facilités de transport à des taux raisonnables et connus; le service ainsi donné sur l'océan tendrait à maintenir les taux à un niveau raisonnable et à empêcher les autres lignes d'exiger des prix exorbitants; en définitive, la connaissance acquise par le gouvernement sur le coût réel du transport océanique aiderait à juger si les tarifs des autres lignes sont justes et raisonnables.

S'il apparaissait qu'il n'y a pas ou pas assez de navires de la marine marchande du gouvernement canadien qui conviennent à ce service, il semblerait sage d'aliéner quelques-uns des plus petits vaisseaux pour en acquérir d'assez gros.

Votre comité apprend que le gouvernement est à prendre de telles mesures et qu'à l'heure actuelle on équipe six vaisseaux de la marine marchande du Canada de façon à servir au transport du bétail en Grande-Bretagne.

Nous recommandons qu'afin de déterminer si ces vaisseaux sont bien aptes à ce genre de transport l'on devrait tenir un compte sévère des dépenses encourues par le maintien de tels vaisseaux ainsi que des frais d'opération en vue d'établir, en tant que faire se peut, le coût du transport du bétail des ports canadiens de l'est, y compris Québec et Montréal, à la Grande-Bretagne, de façon à s'assurer avec autant de précision que possible si oui ou non les taux océaniques sur le bétail sont raisonnables et justes ou si, dans l'intérêt des éleveurs de ce pays, on peut les réduire sans préjudice aux transporteurs océaniques.

Le tout respectueusement soumis,

A. R. McMASTER,
Président.

Le cinquième rapport a été approuvé le 26 juin 1923. (*Voir* procès-verbaux de la Chambre, page 569.)

SIXIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ N° 268,
MARDI, 19 juin 1923.

Le comité nommé pour s'enquérir des conditions agricoles, présente son sixième rapport, lequel est comme suit:—

CRÉDITS RURAUX

Votre Comité désire traiter brièvement, dans ce rapport, de la question des crédits ruraux.

Il ne peut exister de divergence d'opinion considérable sur la nécessité de procurer aux agriculteurs des crédits plus avantageux. Les prêts, bien choisis et bien garantis, à l'agriculture constituent indiscutablement des placements attrayant et comptant parmi les plus sûrs, tandis que la garantie de produits agricoles non-périssables et d'un facile écoulement sur le marché, se compare sans difficulté à celles que peuvent offrir le marchand et le manufacturier. En dépit de ces faits, cependant, on constate que l'agriculteur canadien, au moins en certaines parties du pays, doit débourser beaucoup plus sur les prêts à longue échéance, garantis par sa propriété immobilière, que plusieurs de ses concurrents en d'autres pays, de même que plusieurs de ses concitoyens poursuivant d'autres vocations.

Votre Comité est d'opinion qu'après avoir pris connaissance des suggestions ci-après respectueusement soumises, le Gouvernement devrait promouvoir la création, au profit des agriculteurs, de crédits à long terme ainsi que de crédits intermédiaires, et qu'à cette fin une législation appropriée soit mise en vigueur dans le plus court délai possible.

L'attention de votre Comité a été forcément attirée sur le fait que les opérations du Bureau Fédéral des Prêts Agricoles aux Etats-Unis offrent, par l'entremise des Associations Nationales de Prêts Agricoles, des Banques Fédérales Agricoles (Federal Land Banks), et les Banques agricoles à capital-actions (Joint-stock Land Banks), des facilités de crédits à long terme aux cultivateurs de ce pays qui, lorsqu'elles sont prudemment utilisées, leur sont d'un immense avantage. De même, il appert que les cultivateurs de certains pays Européens, aussi bien que de certaines parties du commonwealth Britannique, jouissent de facilités de crédit très avantageuses.

Le Bureau Fédéral des Prêts Agricoles, fonctionnant par l'entremise des Banques fédérales intermédiaires de prêts (Federal Intermediate Credit Banks) et les Corporations de Crédits Agricoles aux Etats-Unis (Agricultural Credit Corporations), a pour but, dans une large mesure, de fournir des crédits intermédiaires aux agriculteurs, c'est-à-dire, des prêts dont la durée varie de neuf mois à trois ans.

On se rappellera qu'il existe actuellement au Canada certains systèmes provinciaux de ce genre. Quant au succès de certains d'entre eux, les opinions varient considérablement. Il semble que certains manquent de fonds pour consentir des prêts.

Jusqu'à quel point le Gouvernement Fédéral devrait aller pour inaugurer un système de prêts à long terme et à termes intermédiaires aux cultivateurs; de quelle manière ce système, s'il est inauguré, sera-t-il rattaché aux différents systèmes provinciaux; quels autres formes ou systèmes de crédits agricoles pourraient être avantageusement adoptés; voilà autant de questions qui méritent d'être étudiées sérieusement davantage.

Votre Comité a entendu un certain nombre de témoins et a consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question.

Il croit toutefois, que le système est d'une si grande importance qu'on devrait en faire l'objet d'une étude plus détaillée avant de soumettre un projet de loi s'y rapportant. Toutes les autorités conviennent, apparemment, qu'il y a là un champ stérile de crédit que ne cultivent ni les banques ni les compagnies de prêt.

Nous recommandons donc au gouvernement de faire enquête sur la question des crédits à longue échéance et à échéance intermédiaire; la question des organisations existantes du Canada, des Etats-Unis et d'ailleurs, l'étude de l'adaptation, et jusqu'à quel degré, de quelque système de crédit agricole au régime bancaire existant, et le fonctionnement des compagnies hypothécaires et de prêt; et, dans ce but, nous recommandons au gouvernement d'obtenir, de la façon qu'il jugera la plus convenable, les opinions des agriculteurs, des banquiers, des représentants des compagnies de prêt, des fonctionnaires des systèmes provinciaux de prêt existant au Canada, de même que des fonctionnaires des systèmes fédéraux de prêt aux fermiers américains, pour que des mesures solidement appuyées puissent être prises pour remédier à la situation existante.

Relativement à ce sujet, on a attiré l'attention de votre comité sur la question de décider s'il serait recommandable et conforme aux bons principes économiques et bancaires d'accorder aux provinces qui désirent obtenir des fonds pour leurs systèmes de crédits ruraux les mêmes facilités que l'on concède aux banques chartées en vertu des dispositions de la Loi des Finances de 1914, dispositions qui autorisent les banques à émettre des billets du Dominion contre le dépôt à la Trésorerie, de certaines garanties approuvées.

Le tout respectueusement soumis,

A. R. McMASTER,
Président.

Le sixième rapport a été approuvé le 26 juin 1923. (*Voir* procès-verbaux de la Chambre, page 569.)

SEPTIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, 19 juin 1923.

Le comité nommé pour s'enquérir des conditions agricoles, présente son septième rapport, lequel est comme suit:—

Votre comité a tenu quatre-vingts séances en quarante-cinq jours distincts, a entendu les dépositions de cent trois témoins, et a reçu deux cent vingt-trois pièces déposées. Il n'a cependant pu achever l'enquête sur les questions qui lui ont été soumises dans l'Ordre de renvoi.

En raison des renseignements étendus et importants qu'il a recueillis au cours des séances, vu aussi l'impossibilité d'étudier convenablement la preuve dans le temps qui lui est donné avant la prorogation, votre comité recommande respectueusement qu'un comité semblable soit nommé de bonne heure lors de la prochaine session du Parlement.

Votre comité soumet ci-contre pour l'information de la Chambre une copie imprimée de ses transactions et les témoignages qu'il a entendus, ainsi que certains documents et articles qui lui ont été soumis, mais qui ne sont pas incorporés dans les transactions.

Votre comité recommande que les Ordres de renvoi, rapports, transactions et témoignages entendus soient préparés avec un indexe serviable, par le greffier du comité, et imprimés comme appendice du Journal de la Chambre pour la session courante, et que le tout soit subdivisé selon les rubriques de

(*a*) Production.
(*b*) Transport, distribution et mise en marché.
(*c*) Crédits ruraux.
(*d*) Relations des prix obtenus par les agriculteurs comme producteurs et payés par eux comme consommateurs.

pour être imprimé sous forme de livre bleu qui sera distribué et que la règle 74 soit suspendue à ces fins.

Le tout respectueusement soumis,

A. R. McMASTER,
Président.

Le septième rapport a été approuvé le 26 juin 1923. (*Voir* procès- verbaux de la Chambre, page 569.)

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 424.
MERCREDI, 7 mars 1923.

Le comité s'est réuni à 10 heures de l'avant-midi, MM. Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (de Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, McMaster, Milne, Robinson, Sales, Sinclair (de Queen's, Sutherland et Tolmie étant présent, soit 14.

Le greffier donne lecture de l'ordre de renvoi suivant:

Comité spécial d'enquête sur l'Agriculture

MERCREDI, 28 février 1923.

Résolu, qu'il soit créé un comité pour enquêter sur la situation de l'agriculture, et que les Honorables députés suivants en fassent partie, à savoir: MM. Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott, (de Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, Lanctôt, McKay, McMaster, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (de Queen's), Stansell, Sutherland et Tolmie.

(Signé) W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des Communes.

M. Robinson propose que M. Clifford soit nommé président.

M. Clifford décline l'honneur, et propose, appuyé par M. Gardiner, que M. McMaster soit élu président, ce qui est adopté à l'unanimité.

M. McMaster s'étant assis au fauteuil, on étudie un agenda, en se basant sur les suggestions contenues dans un mémoire préparé par M. McMaster. (Ce mémoire est incorporé aux minutes de témoignages recueillis par le comité.)

Sur proposition de M. Sales:

Il est résolu que le Président soit chargé de conférer avec le sous-ministre de la Justice relativement à la création d'une Commission royale d'enquête sur le commerce du blé, par législation concurrente du Dominion et des provinces, de façon à éviter toute objection ou difficulté d'ordre constitutionnel.

Sur proposition de M. Tolmie, il est résolu:

Que les mots "de l'industrie du bétail pur sang; de la santé des animaux," soit ajouté au paragraphe 2 du Mémoire, immédiatement après les mots "mise en marché du bétail."

Sur proposition de M. Hammell, il est résolu:

Que le Comité s'occupe tout d'abord de se renseigner sur l'industrie de l'élevage du bétail au Canada, y compris les frais de transport.

Sur proposition de M. Elliott, il est résolu:

Que ce comité présente à la Chambre un rapport demandant l'autorisation pour ses membres de siéger au besoin pendant les séances de la dite Chambre; ainsi que de faire imprimer jour par jour le procès-verbal de leurs délibérations et les témoignages recueillis, le tout pour l'usage desdits membres de ce comité, et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Il est décidé que le docteur J. H. Grisdale, sous-ministre de l'Agriculture, M. H. S. Arkell, commissaire de l'industrie animale, et toute autre personne jugée utile par le sous-ministre, seront priés de comparaître à la prochaine séance du comité.

Celui-ci s'ajourne à 3 heures 30 demain, jeudi, le 8 mars 1923.

(Signé) S. R. GORDON,
Greffier du comité.

Chambre des Communes,
Salle de comité n° 268,
Jeudi, 8 mars 1923.

Le comité se réunit à trois heures et trente minutes de l'après-midi, sous la présidence de M. McMaster. Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queens), Stansell, Sutherland et Tolmie.—15.

Le président lit les ordres suivants de la Chambre:

Mercredi, 7 mars 1923.

Il est ordonné, que le comité spécial nommé pour s'enquérir sur les conditions agricoles ait la permission de rapporter de temps à autre ses observations et opinions, et qu'il ait le pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives.

W. B. NORTHRUPT,
Greffier de la Chambre des communes.

Mercredi, 7 mars 1923.

Il est ordonné, que ledit comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre; et qu'il soit autorisé à faire imprimer pour l'usage des membres de ce comité, ses procédures et les témoignages qu'il a entendus et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

W. B. NORTHRUP,
Greffier de la Chambre des communes.

Sur la proposition de M. Sales, appuyé par M. Gardiner:

Il est ordonné, que le greffier du comité soit autorisé et chargé de demander aux Commissaires du grain de préparer

(1) Un état indiquant les qualités du grain reçu aux élévateurs particuliers des terminus, ou expédié desdits élévateurs, depuis l'entrée en vigueur de loi de la vente sur échantillons jusqu'à la fin d'août 1922, et de remettre cet état au comité le ou avant 31 mars 1923;

(2) un état indiquant les quantités de grain humide ou gourd reçu et les quantités de grain séché à chacun des élévateurs particuliers des terminus;

(3) un état indiquant la quantité de grain classé et transféré par chemin de fer de chacun des élévateurs particuliers des terminus, aux élévateurs publics situés à la tête des Grands lacs.

Le docteur J. H. Grisdale, sous-ministre de l'Agriculture, traita devant le comité de l'abolition de l'embargo sur le bétail en Grande-Bretagne et des possibilités du commerce d'exportation canadien. M. H. S. Arkell, commissaire de l'industrie animale, traita aussi du même sujet devant le comité.

Sur proposition de M. Bouchard, appuyé par M. Elliott:

Il est ordonné, que rapport soit fait à la Chambre recommandant que le quorum du comité soit fixé à cinq de ses membres.

Sur proposition de M. Sales, appuyé par M. Gardiner:

Il est ordonné, que messieurs D. A. Campbell, de Montréal, et John Brown, de Galt, soient sommés de comparaître comme témoins devant le comité, mardi prochain.

Le comité s'ajourne et devra se réunir à dix heures et trente du matin, demain, vendredi, le 9 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 9 mars 1923.

Le comité se réunit à 3.30 heures de l'après-midi. Sont présents: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo-Sud), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queens, I. P.-E.), et Tolmie. — 14.

M. Lionel E. Taylor, président de l'Association des producteurs de fruits de la Colombie-Britannique, témoin présent, est appelé, prête serment, rend témoignage, et est dispensé de revenir.

M. Thomas Bulman, président des Producteurs, Ltée, de la Colombie-Britannique, témoin présent, est appelé, prête serment et est dispensé de revenir.

Sur motion de M. Sales, appuyé par M. Gardiner,

Il est ordonné que Messieurs J. Stanley MacLean, de Toronto, et Kennedy, des Producteurs de grain, de Winnipeg, soient appelés à comparaître devant le comité le mardi suivant 13 mars, pour rendre témoignage au sujet du transport des animaux vivants, et que messieurs A. Leitch, de Guelph, H. Barton et Ness, du collège MacDonald, et Muir de la ferme expérimentale centrale, soient appelés à comparaître devant le comité le mercredi suivant 14 mars pour rendre témoignage sur le coût de production du bétail.

Le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi, le mardi suivant 13 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, le 13 mars 1923.

Le comité se réunit à 3 heures 30 p.m. Sont présents MM. McMaster, président, Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (de Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (de Queen, I. P.-E.), Stansell, Sutherland et Tolmie. — 17.

Sur la motion de M. Sales, appuyé par M. Gardiner, il est ordonné:

Que M. le président désigne un sous-comité chargé de conférer avec les sténographes de l'imprimerie de l'Etat en vue d'assurer l'impression des procès verbaux et des témoignages recueillis, avec un minimum d'erreurs de transcription ou d'impression.

Le président désigne à ces fins MM. Sales, Gardiner et Hammell.

Sur la motion de M. Caldwell, appuyé par M. Robinson, il est ordonné:

Qu'étant donné les séances nombreuses que tiendra ce comité, l'intérêt qu'y porte le public et qu'il manifeste par une volumineuse correspondance, le président soit autorisé à requérir les services d'un sténographe compétent pour venir en aide au greffier du comité.

Sur motion de M. Sales, appuyé par M. Hammell, il est ordonné:

Que le greffier soit prié de procurer immédiatement aux membres du comité des cartables semblables à l'échantillon produit, pour y placer leurs notes et documents au cours de l'enquête.

M. J. Stanley MacLean, de Toronto, que l'on avait requis de témoigner aujourd'hui a déclaré ne le pouvoir et demandé de comparaître plus tard. MM. John Brown, de Galt, et S. P. Kennedy, de Winnipeg, également convoqués, en sont excusés pour raisons de santé.

M. Duncan A. Campbell, exportateur de bétail de Westmount, Québec, est alors appelé, prête serment, rend témoignage et se fait exempter de revenir devant le comité.

Sur la motion de M. Munro appuyé par M. Stansell il est ordonné:

que MM. William Burke, de la Canada Steamships Lines, le major Currie, James Nicol, de la White Star Line, et R. B. Teakle, de la Marine marchande du gouvernement canadien, soient appelés à comparaître et à rendre témoignage devant ce comité, jeudi le 15 mars 1923, à trois heures 30 p.m.

Le comité s'ajourne jusqu'à 11 heures a.m. mercredi, le 14 mars 1924.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, 14 mars 1923.

Le Comité s'est réuni à onze heures de l'avant-midi. Etaient présent:—MM. McMaster (Président), Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I.-P.-E.), et Tolmie.—13.

Le Président a exposé le résultat de son entrevue avec le sous-ministre de la Justice, entrevue qui a eu lieu conformément à une Résolution de ce Comité en date du 7 mars 1923. (Le rapport complet du Président se trouve dans le compte rendu des témoignages).

Sur proposition de M. Sales, appuyé par M. McKay.

Il est ordonné, Que, de l'avis de ce Comité il est opportun et dans l'intérêt de l'agriculture en ce pays, que l'on fasse une enquête complète et minutieuse sur toutes les phases du commerce du grain au Canada; et, à cette fin, une Commission Royale devrait être nommée et revêtue de pleins pouvoirs non seulement de la part du gouvernement fédéral, mais aussi de toutes les provinces qui désirent coopérer à cette enquête.

Sur proposition de M. Gardiner, appuyé par M. Robinson,

Il est ordonné, Que le Président soit prié de présenter à la Chambre un rapport de ce Comité contenant ladite Résolution et demandant l'assentiment de la Chambre à cette proposition.

Sur proposition de M. McKay, appuyé par M. Elliott.

Il est ordonné, Que dès que la Chambre aura donné son assentiment à ladite recommandation le Président soit, et il est par les présentes, prié de rencontrer le Premier ministre et de lui demander d'inviter les gouvernements des différentes provinces à coopérer à cette enquête, et de bien exposer au Premier ministre l'absolue nécessité d'agir avec toute la diligence possible.

M. Archibald Leitch, professeur au Collège d'Agriculture d'Ontario, de Guelph, alors présent a été appelé, assermenté et a rendu témoignage.

M. Horace Barton, professeur au Collège MacDonald, de Sainte-Anne-de-Bellevue, Québec, alors présent a été appelé, assermenté et a rendu témoignage.

Le comité s'est ajourné à 12.55 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi.

Le comité s'est réuni de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi, le président M. McMaster occupant le fauteuil.

M. Barton a été rappelé, a terminé son témoignage et a été dispensé de se présenté de nouveau.

M. Leitch a été rappelé, a terminé son témoignage et a été dispensé de comparaître de nouveau.

M. G. W. Muir, de la ferme expérimentale d'Ottawa, était présent mais n'a pas été appelé à rendre témoignage.

Le comité s'est ajourné à cinq heures et trente de l'après-midi, pour se réunir de nouveau le jeudi suivant, 15 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du Comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, le 15 mars 1923.

Le comité s'est réuni à trois heures et demi de l'après-midi. Présents: MM. McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I.-P.-E.), Stansell et Tolmie.—16.

M. Robinson propose la résolution suivante dont on ajourne la discussion.

"Attendu qu'on a réduit de $1,100,000 à $900,000 la subvention que le gouvernement fédéral accorde aux provinces aux termes de la Loi de l'instruction agricole, réduisant ainsi la somme accordée à chaque province, et

"Attendu que la loi prescrit que la subvention sera répartie entre les provinces au prorata de leur population, et

"Attendu que les provinces ne peuvent employer ces deniers que pour les fins agricoles,

"Il est résolu que le comité recommande qu'à l'avenir la population rurale exclusivement serve de base pour la répartition entre les provinces de la subvention pour l'instruction agricole.

M. Phillip A. Curry, directeur général de la *White Star Dominion Line*, de Montréal, qui était présent, fut appelé, assermenté et fit sa déposition.

M. James W. Nichol, directeur de la *Furness Withey Company, de Montréal*, qui était présent, fut appelé, assermenté, fit sa déposition et fut définitivement congédié.

M. W. A. Cunningham, directeur du trafic de la marine marchande du gouvernement canadien, de Montréal, qui était présent, fut appelé, assermenté, fit sa déposition et fut définitivement congédié après avoir été prié, par le président, d'expédier au greffier du comité le tarif publié par la conférence Nord-Atlantique, qui se trouvait dans le bureau du témoin.

M. Curry fut rappelé, continua son témoignage et fut définitivement congédié.

M. F. C. Cornell, secrétaire de la *Canadian National Millers' Association*, qui était présent, fut appelé, assermenté, fit sa déposition et fut définitivement congédié.

M. L. L. Cook, spécialiste du transport, division du bétail, Ottawa, était présent mais il ne fut pas invité à témoigner.

Une lettre de M. F. C. Cornell au président est déposée comme Pièce n° "3".

Le comité s'est ajourné à six heures et trente-cinq minutes du soir pour se réunir à trois heures et demi du soir vendredi prochain, le 16 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du Comité.

APPENDICE No 3

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 425,
VENDREDI, 16 mars 1923.

Le comité se réunit à 3.30 heures p.m. Présents: MM. McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munroe, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. P.-E.), Sutherland et Tolmie.—16.

Le président lit les télégrammes échangés entre M. W. A. Cunningham et lui-même concernant le témoignage rendu devant le comité par M. Cunningham, le jeudi 15 mars 1923.

Le président lit aussi le télégramme de M. C. B. Watts, secrétaire de la "Dominion Millers' Asociation", demandant la permission de comparaître devant le comité le jeudi suivant, 20 mars 1923. Le greffier reçoit instruction de répondre au télégramme de M. Watts.

Sur motion de M. Sales, appuyé par M. Caldwell:

Il est ordonné qu'une sommation *duces tecum* soit délivrée directement à M. W. A. Cunningham lui enjoignant de comparaître devant ce comité le jeudi suivant 20 mars 1923, à 3.30 heures p.m., et d'y apporter alors, avec lui, et de produire:

(a) Tous les dossiers contenant les tarifs publiés de temps à autre par la "North Atlantic Conference", concernant le trafic en destination de l'est, depuis 1919.

(b) Toute correspondance échangée entre la Marine marchande du gouvernement canadien et ladite "North Atlantic Conference".

(c) Toute correspondance échangée par la Marine marchande du gouvernement canadien avec toutes les autres lignes de navigation ou associations de compagnies touchant les taux océaniques.

(d) Tous mémoires ou toute preuve écrite de décisions rendues aux assemblées tenues à Montréal par les représentants des différentes compagnies de navigations ayant des bureaux dans ladite ville, touchant les taux océaniques.

(e) Tout mémoire ou toute preuve écrite concernant les dates et les circonstances dans lesquelles la Marine marchande du gouvernement canadien s'est écartée des tarifs établis par les autres compagnies ou des taux acceptés par les représentants des bureaux de navigation de Montréal, ou par la North Atlantic Conference pour le trafic en destination de l'est.

Sur motion de M. Bouchard, appuyé par M. Sales:

Il est ordonné, Que MM. J. Stanley MacLean, de Toronto, et L. L. Cook, du ministère de l'Agriculture, soient requis de rendre témoignage mardi prochain sur les taux du fret océanique concernant les produits agricoles et que, le même jour, une occasion soit donnée à M. C. B. Watts d'exposer son cas s'il restait assez de temps après l'audition des témoins convoqués.

Sur motion de M. Caldwell, appuyé par M. Clifford:

Il est ordonné que M. D. W. Ledingham, gérant de la "Furness Withy", de Saint-Jean, soit sommé de comparaître devant le présent comité le mercredi 21 mars 1923, pour rendre témoignage dans la question des taux de transport relatifs aux pommes de terre et aux autres pro-

duits agricoles à Cuba et aux Antilles, et que M. Brock Scripture, de Brighton, Ontario, soit sommé de rendre témoignage concernant les conditions agricoles.

La résolution présentée par M. Robinson, jeudi, a été de nouveau discutée, et après l'audition du témoignage du Dr Grisdale, sous-ministre de l'agriculture, il a été ordonné que cette résolution soit déposée sur le bureau.

Sur motion de M. Sinclair, appuyé par M. McKay:

Il est ordonné, Que MM. Tolmie, Milne et Hammell forment un sous-comité pour étudier les témoignages reçus à la dernière session devant le comité d'enquête sur les taux de chemins de fer.

Sur motion de M. Milne, appuyé par M. Gardiner:

Il est ordonné, Que quatre sous-comités soient nommés dont les membres seront choisis par le président, pour traiter des questions suivantes:

(a) Transport, distribution et vente. (Comité: MM. Tolmie, Hammell, Caldwell, Milne et Clifford)

(b) Production (Comité: MM. Bouchard, Grimmer, Munroe, Elliot et McMurray).

(c) Crédit rural. (Comité: MM. Gardiner, McMaster, Sutherland et Lanctôt).

(d) Relations entre les prix obtenus par les cultivateurs, comme producteurs, et les prix payés par les consommateurs. (Comité: MM. Sales, McKay, Robinson, Stansell et Sinclair).

Le premier désigné dans chaque cas sera le président du sous-comité.

Le comité s'ajourne à 5.45 heures de l'après-midi, pour se réunir à la salle 268 à trois heures et trente minutes de l'après-midi, le mardi 20 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DU COMITÉ N° 268,
MARDI le 20 mars 1923.

Le comité se réunit à 3.30 de l'après-midi. Sont présents: Messieurs McMaster (président), Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munroe, Robinson, Sales, Sinclair (Queens, I. P.-E.) et Sutherland.—13.

M. W. A. Cunningham, gérant du trafic de la marine marchande du gouvernement canadien, attendant conformément à une sommation *duces tecum*, est appelé, prête serment, rend témoignage et reçoit instruction d'être présent à la réunion suivante du comité.

Le comité s'ajourne à 5.45 heures de l'après-midi, pour se réunir de nouveau le mercredi suivant 21 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, 21 mars 1923.

Le comité s'est réuni à 9.30 heures du matin. Etaient présents: Messieurs McMaster (au fauteuil), Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. P.-E.), Stansell, Sutherland et Tolmie. — 16.

M. W. A. Cunningham, gérant de trafic pour la Marine marchande de l'Etat, à Montréal, a comparu de nouveau, a été interrogé et a été libéré de l'obligation de témoigner de nouveau.

M. J. Stanley McLean, secrétaire-trésorier de la Compagnie des Abattoirs Harris, Limited, de Toronto, qui était présent, a été appelé, a prêté serment et a témoigné.

Le comité s'est ajourné à 11.05 heures du matin pour se réunir de nouveau à 3.30 heures dans l'après-midi du même jour.

Le comité s'est réuni à 3.30 heures de l'après-midi. M. J. Stanley a clos son témoignage et a été dispensé de se représenter devant le comité.

Le comité s'est ajourné à 6.15 heures de l'après-midi pour se réunir à 11 heures du matin le jeudi 22 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, 22 mars 1923.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin. Etaient présents: Messieurs McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. P.-E.), Stansell, Sutherland et Tolmie. — 17.

M. W. D. Ledingham, administrateur de la Compagnie Furness-Withy, de St. John, N.-B., qui était présent sur convocation, a été appelé, a prêté serment, a témoigné et a été dispensé de se représenter devant le comité.

M. C. B. Watts, secrétaire de l'Association des Meuniers du Dominion, de Toronto, Ontario, présent, a été appelé, assermenté et interrogé.

Le comité s'est ajourné à 1.10 heures pour se réunir de nouveau, ce jour, à 3.30 heures de l'après-midi.

Le comité se réunit à 3.30 heures des l'après-midi. M. C. B. Watts termine son témoignage et est dispensé de se présenter de nouveau.

M. R. A. Thompson, président de l'Association des meuniers du Dominion, de Lynden, Ontario, était présent, a été appelé, assermenté, interrogé et dispensé de rester à la disposition du comité.

M. R. B. Scripture, producteur et commerçant de fruits, de Brighton, Ontario, présent sur convocation, a été appelé, assermenté, interrogé et dispensé de rester plus longtemps à la disposition du comité.

Sur proposition de M. Milne secondé par M. Gardiner,

Il est ordonné, que M. Harry Grant, de Winnipeg, soit appelé à témoigner pour le mardi suivant 27 mars 1923.

Le comité s'est ajourné pour se réunir de nouveau à 10.30 heures du matin, le vendredi suivant 23 mars 1923 en exécutif.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 23 mars 1923.

Le comité s'assemble à dix heures trente minutes de l'avant-midi.

Présents: Messieurs McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. P.-E.), Sutherland et Tolmie.—15.

Lettre de M. W. A. Cunningham, datée le 22 mars 1923 au Président *re* expédition de farine au Royaume-Uni à bord les vapeurs *Canadian Explorer* et *Canadian Mariner,* lue et classée.

Rapports des Sous-comités (a) Transport, Distribution et Vente, et (b) Production; lus, discutés et classés.

Sur proposition de M. Tolmie, appuyée par M. Sinclair.

Il est ordonné, Que messieurs E. Hawken, sous-ministre adjoint de la Marine et des Pêcheries, P. E. Light, ministère de l'Agriculture, et Thomas Robb, du bureau de navigation, Montréal, soient avertis de comparaître devant le comité mardi prochain.

Sur proposition de M. Sales, appuyée par M. Milne.

Il est ordonné, Que la question du "Coût de production" soit étudiée davantage immédiatement après la vacance de Pâques, et que les personnes suivantes soient priées de se présenter pour rendre témoignage à ce sujet: Messieurs M. Cumming, secrétaire de l'Agriculture, Truro, Nouvelle-Ecosse, A Leitch, collège d'agriculture, Guelph, Ontario, J. A. Ste-Marie, collège d'agriculture, Ste-Anne-de-la-Pocatière, Québec, T. J. Mahoney, président de la *Niagara Fruit Growers' Association,* Hamilton, Ontario, C. B. Sissons, collège Victoria, Toronto, Ontario, et un témoin devant être désigné par le ministère de l'Agriculture de l'Ile-du-Prince-Edouard, Charlottetown, I. P.-E.

Sur proposition de M. Caldwell, appuyé par M. McKay,

Il est ordonné, Que M. Sales soit autorisé et il l'est par les présentes à s'entendre avec le Doyen Rutherford de l'Université de la Saskatchewan quant au meilleur homme à faire comparaître devant le comité comme témoin de la Saskatchewan sur la question du coût de la production; et de prendre les mesures nécessaires pour faire venir ce témoin.

Sur proposition de M. Bouchard, appuyée par M. Gardiner,

Il est ordonné, Que M. Charles Gagné, du collège d'agriculture de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, soit prié de comparaître devant le comité à une date de-

vant être désignée plus tard, pour rendre témoignage sur les crédits ruraux; et que d'autres personnes choisies dans les diverses provinces soient trouvées durant la vacance de Pâques pour témoigner sur cette question.

Le comité s'ajourne à 12.50 pour reprendre la séance à 10.30 a.m., mardi le 27 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI 27 mars 1923.

Le comité s'est réuni à 10.30 heures du matin. Etaient présents: Messieurs McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sutherland et Tolmie.—15.

Le président a lu une correspondance télégraphique échangée entre l'honorable W. R. Motherwell, ministre de l'Agriculture, à Ottawa, et l'honorable George Hoadley, ministre de l'Agriculture, à Edmonton, Alberta, à propos de l'espace consacré au bétail gras sur les cargos transatlantiques.

M. W. H. Chase, président de l'Association des expéditeurs de Pommes de la Nouvelle-Ecosse, de Kentville, Nouvelle-Ecosse, présent sur convocation, a été appelé, assermenté, interrogé et dispensé de toute assistance ultérieure aux séances du comité.

M. P. E. Light, de la division des Marchés, au ministère de l'Agriculture à Ottawa, présent, a été appelé, assermenté et interrogé.

M. E. Hawken, sous-ministre adjoint de la Marine et des Pêcheries à Ottawa, présent, a été appelé, assermenté et interrogé.

M. L. H. Pinsonault, administrateur de la National Shiplining Company, de Montréal, présent sur convocation, a été appelé, assermenté, interrogé et dispensé de toute assistance ultérieure aux séances du comité.

Le comité s'est ajourné à 1.10 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 3.30 heures dans l'après-midi du même jour.

Le comité s'est réuni à 3.30 heures de l'après-midi, M. McMaster, président, au fauteuil.

M. Harry C. Grant, de la Hudson's Bay Fellow, de Winnipeg, présent sur convocation, a été appelé, assermenté et interrogé.

Le président a lu un télégramme de M. Thomas Robb, secrétaire de la Fédération des Armateurs, de Montréal, à propos de l'espace relatif au fret océanique. Le greffier a reçu instructions de faire tenir copie de cette pièce par télégramme à l'honorable George Hoadley.

Le comité s'est ajourné à 5.45 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le mercredi 28 mars 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, 28 mars 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi; sont présent: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Stansell et Sutherland.—13.

M. Harry C. Grant, boursier de la compagnie de la baie d'Hudson au collège agricole du Manitoba, Winnipeg, attendant conformément à la sommation qui lui avait été servi, est appelé, prête serment et rend témoignage.

Le comité est ajourné à 1.15 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi du même jour.

Le comité se réunit à 3.30 de l'après-midi, et M. Harry C. Grant termine son témoignage et est remercié.

M. Munro propose, appuyé par M. McKay:—

Résolu que, autant que possible, le coût de production" soit étudié durant la semaine du 9 avril, la "différence entre les prix que paie le cultivateur et ce qu'il reçoit", durant la semaine du 16 avril, les "crédits ruraux" durant la semaine du 23 avril, et la "vente" durant la semaine du 30 avril.

Le comité s'ajourne à 5 heures 45 de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le mardi, 10 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, le 10 avril 1923.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin. Etaient présent: Messieurs McMaster (au fauteuil), Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I.-P.-E.) et Sutherland.—13.

M. John McNaughton, de Harris, dans la Saskatchewan, qui représentait le Conseil canadien de l'Agriculture, présent sur convocation, a été appelé, assermenté, interrogé et dispensé de toute assistance ultérieure.

M. George F. Edwards, de Markinch, dans la Saskatchewan, vice-président de l'Association des producteurs de Grains de la Saskatchewan, présent, a été appelé, assermenté et interrogé.

Le comité s'est ajourné à 1 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures dans l'après-midi.

M. George F. Edwards, encore présent, a terminé sa déposition et a été dispensé de toute assistance ultérieure.

M. Gustave Toupin, d'Oka, dans la province de Québec, professeur au Collège d'Agriculture d'Oka, présent sur convocation, a été appelé, assermenté, interrogé et dispensé de toute assistance ultérieure.

M. Melville Cumming, de Truro, dans la Nouvelle-Ecosse, secrétaire de l'Agriculture pour la Nouvelle-Ecosse, présent sur convocation, a été appelé, assermenté, interrogé et prié de se tenir à la disposition du comité à sa prochaine réunion.

Le comité s'est ajourné à 5.55 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 10.30 heures du matin, le lendemain mercredi, 11 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, le 11 avril 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demie du matin. Présents: Messieurs McMaster, (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell et Sutherland.—16.

M. Melville Cumming, qui est présent, continue sa déposition et se retire.

M. C.-B. Sissons, professeur de collège et cultivateur, de Toronto, Ont., qui est présent, conformément à l'assignation reçue est appelé, assermenté et dépose.

Le comité s'ajourne à une heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à quatre heures de l'après-midi aujourd'hui.

Le comité se réunit de nouveau à quatre heures aujourd'hui.

M. C.-B. Sissons termine sa déposition et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. Archibald Leitch, professeur à l'*Ontario Agricultural College* de Guelph, Ontario, qui est présent, conformément à l'assignation reçue, est rappelé et rend témoignage.

Le comité s'ajourne à cinq heures cinquante de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à huit heures du soir aujourd'hui.

M. Leitch termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à dix heures vingt-cinq du soir, pour se réunir de nouveau à dix heures du matin, demain, jeudi, le 12 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, le 12 avril 1923.

Le comité se réunit à dix heures de l'avant-midi. Présents: Messieurs A. R. McMaster, (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Sutherland et Tolmie.—17.

M. Bower Henry, gérant de la *Producers' Dairy,* d'Ottawa, Ontario, est présent conformément à l'assignation reçue. Il est appelé, assermenté et il rend témoignage. Ensuite il se retire.

M. Robert D. Hughes, gérant général de la *Farmers Dairy Co.*, de Toronto, Ontario, qui est présent, conformément à l'assignation reçue, est appelé, rend témoignages et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. Adélard Fortier, gérant de la *Montreal Dairy Co.*, de Montréal, Québec, qui est présent, est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à une heure et dix de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à quatre heures de l'après-midi, aujourd'hui.

M. C. Bourbeau, inspecteur général des fromageries et des beurreries, de Saint-Hyacinthe, Québec, qui est présent conformément à l'assignation reçue, est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. Edward H. Stonehouse, laitier, président du *National Dairy Council of Canada,* de Weston, comté d'York, Ontario, qui est présent conformément à l'assignation reçue, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à six heures et quart de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à dix heures et demie de l'avant-midi, demain, le 13 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 13 avril 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demi du matin. Présents: Messieurs A.-R. McMaster, (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.) et Tolmie.—14.

Le président lit une lettre émanant du gérant du restaurant parlementaire *au sujet* du prix des pommes.

Sur proposition de M. McKay, appuyé par M. Sales:

Il est ordonné, Que MM. Isaac E. Pedlow, marchand-général de Renfrew, et A. S. Moreland, épicier, de la rue Bank, Ottawa, soient appelés à rendre témoignage devant ce comité à une date devant être fixée par le comité.

M. J. A. Sainte-Marie, surintendant, de la station expérimentale, de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, Qué., qui est présent, conformément à l'assignation reçue, est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Sur proposition de M. Sinclair, appuyé par M. Munro.

Il est ordonné, Que MM. J. A. Clark, surintendant de la ferme expérimentale, et A. E. Dewar, cultivateur et producteur de fruits, tous deux de Charlottetown,

Ile du P.-E., soient convoqués afin de rendre témoignage devant ce comité à une date devant être fixée par le président.

Le comité s'ajourne à minuit cinquante, pour se réunir de nouveau à dix heures et demie du matin, lundi le 16 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
LUNDI, le 16 avril 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demie du matin.

Présents: Messieurs A. R. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sinclair, (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell et Tolmie.—14.

Sur proposition de M. Hammell, appuyé par M. Caldwell,

Il est ordonné, Que les renseignements donnés par la Commission des grains du Canada à propos des quantités et des qualités de grain reçu dans les élévateurs privés de têtes-de-ligne à la tête des Grands Lacs, et qui en ont été expédiées, pour les années de récoltes 1917-18, 1918-19, 1919-20, 1920-21 et 1921-22, tel que prescrit par un ordre du comité en date du 8 mars 1923, soient imprimés en tant que rapport numéroté séparément des délibérations de ce comité, aux frais approximatifs de $1,300.00.

M. John W. Ward, secrétaire du *Canadian Council of Agriculture*, de Winnipeg, Man., qui est présent, est appelé, assermenté et rend témoignage. Puis il se retire.

M. John F. Reid, représentant du *Council of Agriculture,* d'Orcadia, Sask., qui est présent, est appelé, assermenté et rend témoignage. Puis il se retire.

Le comité s'ajourne à une heure et dix de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à quatre heures et demie de l'après-midi aujourd'hui.

Le comité se réunit de nouveau à quatre heure de l'après-midi.

M. John F. Reid termine sa déposition, et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à cinq heures cinquante-cinq de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à sept heures et demie du soir, aujourd'hui.

Le comité se réunit de nouveau à sept heures et demie du soir.

M. William A. Amos, président des *United Farmers of Ontario* et président du *Canadian Council of Agriculture,* de Palmerston, Ont., qui est présent, est appelé, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à neuf heures du soir, pour se réunir de nouveau à dix heures du matin, demain, mardi, le 17 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, le 17 avril 1923.

Le comité se réunit à dix heures de l'avant-midi.

Présents: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Sutherland et Tolmie.—16.

Le président lit une lettre de la *International Harvester Company of Canada*, et expose les grandes lignes de la réponse qu'il va envoyer. Le comité l'approuve.

M. William T. Jackman, professeur associé d'économie politique, à l'université de Toronto, Toronto, qui est présent, conformément à l'assignation reçue, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à onze heures et quart de l'avant-midi, pour se réunir de nouveau à quatre heures de l'après-midi.

Le comité se réunit de nouveau à quatre heures de l'après-midi.

M. Jackman termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à six heures et quart du soir, pour se réunir de nouveau à dix heures et demie du matin, demain, mercredi, le 18 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, le 18 avril 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demie du matin.

Présents: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, Milne, Munro, Robinson,—15.

M. Clifford H. Sly, gérant de *The Merchants Consolidated, Limited*, Winnipeg, Man., qui est présent, conformément à l'assignation reçue, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à midi quarante, pour se réunir de nouveau à quatre heures de l'après-midi.

Le comité se réunit de nouveau à quatre heures de l'après-midi. M. Sly termine sa déposition et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à cinq heures et vingt-cinq de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à dix heures du matin, demain, jeudi, le 19 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, 19 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures a.m. Sont présents: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Sutherland, Tolmie.—16.

M. Sutherland, M.P., porte à l'attention du comité la différence dans les taux de transport du sucre, et produit au dossier un document intitulé "Code uniforme des règlements pour la vente du sucre raffiné en Ontario".

M. Caldwell, M.P., fournit au comité un tableau comparatif des prix des engrais chimiques dans le Maine et le Nouveau-Brunswick et produit comme pièces au dossier les listes de prix, ainsi que la correspondance et les contrats de vente du sucre.

M. Isaac Pedlow, marchand général de Renfrew, Ont., attendant à la disposition du comité conformément à une sommation *Duces tecum* est appelé, assermenté et rend témoignage. Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne à 11.15 heures a.m. pour se réunir de nouveau à 4 heures p.m. du même jour.

Le comité se réunit à 4 heures p.m.

M. Pedlow termine son témoignage et est dispensé de rester davantage.

Le président soumet un projet de rapport intérimaire à la Chambre, lequel est déposé sur la table.

Le comité s'ajourne à 5.30 p.m. pour se réunir de nouveau à 10 heures le lendemain, vendredi, 20 avril 1922.

S. R. GORDON.
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, 20 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures a.m. Sont présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Sutherland, Tolmie.—16.

M. George Spence, M.P., cultivateur de Monchy, Sask., attendant conformément à la sommation du comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et est dispensé de revenir.

M. N. B. Williams, chef de culture, Abernethy, Sask., attendant conformément à la sommation du comité, est appelé, assermenté et rend témoignage. Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne à 12.50 heures p.m. pour se réunir de nouveau à 4 heures p.m. du même jour.

Le comité se réunit à 4 heures p.m.

M. Williams termine son témoignage et est dispensé de revenir.

Le comité se forme en séance exécutive. Le rapport intérimaire à la Chambre est discuté de nouveau, puis laissé encore sur la table.

Le comité s'ajourne à 5.50 heures p.m. lundi, 23 avril 1923.

S. R. GORDON.
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
LUNDI, le 23 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures du matin. Présents: Messieurs McMaster, (président), Bouchard, Caldwell, Gardiner, Hammell, McKay, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair, (Ile du P.-E.), Tolmie.—13.

M. R. P. Sparks, fabricant de vêtements, de Hull, Qué., qui est présent est appelé, assermenté, rend témoignage et est prié de comparaître de nouveau devant le comité avec d'autres renseignements.

Le témoin se retire.

Le comité s'ajourne à 1.15 heure de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à 7.30 heures du soir aujourd'hui.

Le comité se réunit à 7.30 heures du soir.

Sur propositon de M. Sales, appuyé par M. Gardiner:

Il est ordonné: Que le greffier reçoive instruction de prier M. J. S. McLean de la *Harris Abattoir Co.*, de transmettre les prix des diverses tranches de porc semblables aux tranches de bœuf tels qu'indiqués dans leur liste de prix du 17 avril 1923.

M. George F. Benson, manufacturier, de Montréal, P.Q., qui est présent est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

L'exécutif du comité tient une séance afin de mettre à l'étude son quatrième rapport à la Chambre. Une discussion s'ensuit.

Sur proposition de M. McMaster, appuyé par M. Milne le rapport est adopté à l'unanimité. Voir ce rapport à la page—

Le comité s'ajourne à 11.15 heures du soir pour se réunir de nouveau à 10 heures du matin le mercredi, 25 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, 25 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures de l'avant-midi. Etaient présents: M. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Tolmie.—13.

M. R. P. Sparks, fabricant de nouveautés, Hull, Qué., fut rappelé, rendit témoignage et fut prié de comparaître de nouveau avec de plus amples renseignements. Le témoin se retira.

M. Robert J. Deachman, journaliste, Calgary, Alta., présent, fut appelé, assermenté et examiné, puis se retira.

Le comité s'ajourna à 11.10 heures de l'avant-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi du même jour.

Le comité se réunit à 4 heures de l'après-midi.

Le président lut une lettre d'un cultivateur du comté de Brome, Qué., relativement aux taux de transport du sucre d'érable.

M. Deakman termine son témoignage et fut dispensé de comparaître de nouveau.

M. Thomas King, représentant de journaux, Washington, D.C., présent à la demande du comité, fut appelé, assermenté, examiné et remercié.

M. William Gilchrist, expert en tarif, ministère du Commerce, Ottawa, Ont., fut appelé, rendit témoignage et fut remercié de ses services.

Le comité s'ajourna à 5.50 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 10 heures du matin, demain, jeudi, le 26 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, le 26 avril 1923.

Le comité s'est réuni à 10 heures du matin. Présent: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's Ile du P.-E.), Stansell, Tolmie.—15.

M. F. Pirie, expéditeur de pommes de terre, Grand-Falls, N.-B., qui avait répondu à l'appel du comité, fut appelé, assermenté, fit sa déposition et fut définitivement congédié.

M. Thomas King a été appelé de nouveau, a terminé son témoignage et a été dispensé de comparaître de nouveau.

Le comité s'est ajourné à 1.05 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi le même jour.

Le comité s'est réuni de nouveau à 4 heures de l'après-midi.

M. Wallace R. Campbell, Vice-président de la *Ford Motor Company of Canada, Limited,* de Ford City, Ontario, répondant au mandat de comparution qui lui avait été envoyé, a été appelé, assermenté, a rendu témoignage et a été dispensé de comparaître de nouveau.

Sur motion de M. Caldwell appuyé par M. Milne:

Il est ordonné,—Que MM. A. B. McCain, de Florenceville, N.-B., et H. H. Hatfield, de Hartland, N.-B., soient appelés à comparaître devant ce Comité à 10.30 heures de l'avant-midi, mardi prochain le 1er mai 1923.

Sur motion de M. Sales appuyé par M. Gardiner,—

Il est ordonné,—Que l'on paie à M. John W. Reid, la moitié des dépenses qu'il a encourues pour comparaître devant ce Comité.

Le comité s'ajourne à 6.15 heures de l'après-midi pour se réunir demain matin à 10 heures, vendredi le 27 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, 27 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures avant-midi.

Sont présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Tolmie.—16.

Le président ordonne que la lettre de la *Canadian Cotton, Ltd.*, datée de Montréal le 25 avril 1923 soit inscrite au procès-verbal. Cette lettre est inscrite au procès-verbal des témoignages de ce jour.

Le mémoire de la Chambre de commerce de Lethbridge concernant l'uniformité des taux de transport et des facilités d'entrepôt et de terminus est renvoyé au sous-comité du transport.

Le mémoire de la conférence entre le sous-comité spécial permanent des conférences du comité du commerce étranger, division de l'Atlantique, et le comité de transport océanique des pommes représentant la conférence de l'Atlantique septentrionale concernant le fret destiné au Royaume-Uni, tenue à 8-10 rue Bridge, cité de New-York, jeudi 28 septembre 1922, est produit au dossier comme pièce n° 91 et inclus dans le procès-verbal des témoignages de ce jour.

L'honorable C. M. Hamilton, ministre de l'Agriculture, Regina, Sask., attendant le bon plaisir du comité, est appelé, prête serment, rend témoignage et se retire.

Le comité est ajourné à 1.05 heure après-midi jusqu'à 3.30 heures après-midi du même jour.

Le comité se réunit de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi.

M. Charles Gagné, professeur d'Agriculture et d'Economie, de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, attendant conformément à la sommation du comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et est dispensé de revenir.

L'honorable C. M. Hamilton est rappelé, termine son témoignage et est dispensé de revenir.

M. George Bevington, cultivateur de Winterburn, Alta, attendant conformément à la sommation du comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité est ajourné à 6.05 heures p.m. pour se réunir de nouveau à 8 heures p.m. du même jour.

Le comité se réunit de nouveau à 8 heures, sous la présidence de l'honorable M. Sinclair.

M. Bevington termine son témoignage et est dispensé de revenir.

Le comité s'ajourne à 9.10 heures p.m. pour se réunir de nouveau à 10 heures a.m. lundi le 30 avril 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
LUNDI, le 20 avril 1923.

Le comité se réunit à 10 heures de l'avant-midi. Sont présents: MM. McMaster (présdent), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Tolmie.—16.

Le président lit une lettre de la Chambre de commerce d'Edmonton demandant au comité d'entendre ses représentants. Le greffier reçoit instruction de répondre que le comité les entendra en un jour choisi de commun accord.

M. Elliott dit qu'il a reçu une lettre de la compagnie Hurlbut Shoe demandant d'être entendue. Le greffier reçoit instruction d'inviter cette compagnie à envoyer son représentant comparaître devant le comité.

Ordre est donné au greffier de convoquer M. A. Neil MacLean de St-Jean, N.-B., pour mardi prochain.

Ordre est donné au greffier de convoquer M. A. G. Farrow de Toronto, Ont., pour mercredi.

Le greffier reçoit instruction de convoquer les représentants de la compagnie Massey-Harris devant le comité mercredi prochain et d'apporter un état comparatif du coût et des prix de vente en Canada et aux Etats-Unis des instruments aratoires de la compagnie.

Sur motion de M. Caldwell, appuyée par M. Milne,

Il est ordonné que MM. Harry Webb et O. R. Estey, de Woodstock, N.-B., soient sommés de comparaître devant le comité mardi le 8 mai.

Sur motion de M. Sales, appuyée par M. McKay,

Il est ordonné que les corrections faites au rapport de la Commission des grains et que les bleus et renseignements reçus de la compagnie Harris Abattoirs, Ltd., soient inclus dans le rapport imprimé de ce jour.

Sur motion de M. Gardiner, appuyée par M. McKay,

Il est ordonné que le président soit prié d'attirer l'attention du gouvernement sur les ordres du jour à cause du fait que la commission du tarif Drayton n'a jamais fait de rapport, et que ce rapport devrait être à la disposition des membres du comité et des membres de la Chambre.

Sur motion de M. Elliott, appuyée par M. Sales,

Il est ordonné que M. John Ward soit appelé de nouveau pour rendre témoignage à propos des crédits agricoles.

M. Arthur Martel, le représentant canadien de la Fraternité unie des charpentiers et menuisiers d'Amérique, de Toronto, Ont., attendant le bon plaisir du comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et est dispensé de revenir.

M. John Ward, le secrétaire du Conseil d'Agriculture du Canada, de Winnipeg, Manitoba, attendant le bon plaisir du comité, est appelé de nouveau, rend témoignage et est dispensé de revenir.

M. Charles M. Bowman, de la compagnie d'assurance-vie Mutual, de Waterloo, Ont., attendant conformément à la sommation faite par le comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à 1.10 de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures du même jour.

Le comité se réunit de nouveau à 4 heures de l'après-midi.

M. Bowman continue son témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à 6.20 du soir pour se réunir de nouveau à 11 heures de l'avant-midi du jour suivant, le mardi 1er mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, le 1er mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures de l'avant-midi. Etaient présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Sutherland, Tolmie.—16.

M. C. M. Bowman conclut son témoignage et est dispensé de comparaître de nouveau.

M. Alexander McLean, détaillant, Saint-Jean, N.-B., présent à la demande du comité, est appelé, assermenté et examiné et est dispensé de comparaître de nouveau.

M. John E. Warrington, manufacturier de chaussures, Québec, Qué., présent, est appelé, assermenté et examiné. Il se retire.

Le comité ajourne à 1.05 de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures après-midi.

Le comité se réunit à 4 heures.

M. Warrington conclut son témoignage et est dispensé de comparaître de nouveau.

M. Joseph Daoust, tanneur et manufacturier de chaussures, Montréal, Qué., présent, est appelé, assermenté et examiné et est dispensé de comparaître de nouveau.

M. L. Macp. Ault, présent conformément à une ordonnance *Duces Tecum*, est appelé, assermenté et examiné et est dispensé de comparaître de nouveau.

Le comité s'ajourne à 6.15 p.m., pour se réunir de nouveau à 8 heures du soir.

Le comité se rassemble à 8 p.m.

M. S. Roy Weaver, gérant de l'Association des Manufacturiers de Chaussures du Canada, Montréal, Qué., présent, est appelé, assermenté et examiné et est dispensé de comparaître de nouveau.

M. F. W. Stewart, directeur-gérant, *Cluett-Peabody Co. of Canada, Ltd.*, Montréal, Qué., présent, est appelé, assermenté et examiné. Il se retire.

Le comité ajourne à 11.10 p.m., pour assister à la séance de la Chambre.

Le comité se rassemble de nouveau à 11.25 p.m.

M. Stewart conclut son témoignage et est dispensé de comparaître de nouveau.

Le comité s'ajourne à 12.15 du matin pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin le même jour, mercredi, 2 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, le 2 mai 1923.

Le comité s'est réuni à 11 heures de l'avant-midi. Présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Sutherland, Tolmie.—17.

M. Thomas Bradshaw, gérant général, de *The Massey-Harris Co., Ltd.*, de Toronto, Ont., répondant à un mandat de comparution *Duces Tecum*, a été appelé, assermenté, interrogé et s'est retiré.

Le comité s'est ajourné à 12.55 du soir pour se réunir de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi le même jour.

Le comité s'est réuni de nouveau à 3.30 heures de l'après-midi.

M. Bradshaw a continué son témoignage et s'est retiré.

Le comité s'est ajourné à 5.35 de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à 11 heures demain matin, mardi, le 3 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, le 3 mai 1923.

Le comité se réunit à onze heures du matin. Présents: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grim-

mer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, l'honorable J. E. Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Stansell, Sutherland, Tolmie.—17.

M. Alvin George Farrow, président du Agricultural Development Board, de Toronto, Ont., qui comparaît sur avis de convocation, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à une heure et quart de l'après-midi pour se réunir de nouveau à quatre heures de l'après-midi aujourd'hui.

Le comité se rassemble à quatre heures de l'après-midi.

M. Farrow termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Sur proposition de M. McKay, appuyée par M. Gardiner.

Il est ordonné "Que le secrétaire reçoive instructions de transmettre les remerciements de ce comité à M. M. M. Mahoney, des bureaux du Canada attachés à l'ambassade britannique à Washington, pour l'aide qu'il nous a donnée à obtenir des rapports et autres renseignements des autorités de Washington. On lui demande aussi de transmettre à ces autorités les remerciements de ce comité, pour la promptitude et la courtoisie dont elles ont fait preuve, en nous faisant parvenir tant de renseignements précieux, concernant les sujets qui font l'objet d'enquêtes par ce comité."

Le comité s'ajourne à cinq heures et demie de l'après-midi et se réunit de nouveau à onze heures du matin, lundi, le 7 mai 1923.

S. R. GORDON.
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
LUNDI, le 7 mai 1923.

Le comité s'est réuni à 11.00 heures a.m. Présents: Messieurs Sinclair (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sales, Tolmie.—14.

Le président suppléant lut une lettre de M. A. R. McMaster, président du comité, disant qu'il lui serait impossible d'assister à la séance et demandant à M. Sinclair de le remplacer.

A été déposé sur la table le cinquième rapport annuel de la Canadian Cooperative Wool Growers, Limited, accompagné des échantillons de drap fabriqué par cette compagnie. Le tout a été déposé à titre de pièce.

A été lu une lettre de T. K. Doherty, Commissaire de l'Institut Agricole International, renfermant les tableaux indiquant la production de la canne à sucre et de betterave sucrière brutes, de même qu'un relevé de la production mondiale du sucre. Il a été ordonné de déposer au procès-verbal pour le rapport de la séance de ce jour ces tableaux ainsi que ce relevé.

M. Lachlin McNeil, Commissaire, Association des prêts agricoles du Manitoba,, Winnipeg, Man., qui était présent en réponse à une assignation *Duces Tecum* a été appelé, assermenté et interrogé puis renvoyé.

M. Grimmer proposa la résolution suivante qui a été déposée sur la table pour être discutée à la séance de l'après-midi:—

> Que Messieurs Guy Porter, de Perth, Charles Gallagher de Bath, et Frank Smith de East Florence, tous de la province du Nouveau-Brunswick, soient assignés pour rendre témoignage devant le comité; et aussi que M. F. W. Pirie soit rappelé et enjoint d'apporter avec lui tous les livres et documents relatifs aux ventes d'engrais qu'il a faites aux cultivateurs durant les deux dernières années."

Le comité ajourna à 1.15 heure a.m. pour se réunir de nouveau à 4.00 heures de l'après-midi aujourd'hui.

Le comité se réunit de nouveau à 4 heures de l'après-midi.

La résolution de M. Grimmer a été de nouveau débattue et remise à la prochaine séance du comité.

M. Colin Fraser termine son témoignage et fut renvoyé.

Le comité ajourna à 5.15 heures de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à 11 heures a.m. demain, mardi, le 8 mai 1923.

S. R. GORDON.
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, 8 mai 1923.

Le comité se réunit à 11 heures a.m.

Présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, McMurray, Milne, Munro, Sales, Sinclair (Queen's, Ile du P.-E.), Tolmie.—12.

M. A. E. Dewar, cultivateur de Charlottetown, Ile du P.-E., qui est présent conformément à une sommation *Duces Tecum,* est appelé, assermenté, interrogé, puis dispensé de revenir.

Le comité s'ajourne à 12.45 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 8 heures p.m.

Le comité se réunit effectivement à 8 heures de l'après-midi.

M. H. H. Hatfield, marchand de pommes de terre, de Hartland, N.-B., qui est présent conformément à une sommation *Duces Tecum,* est appelé, assermenté, interrogé et dispensé de revenir.

M. O. R. Estey, marchand de pommes de terre de Woodstock, N.-B., qui est présent suivant une sommation, est appelé, assermenté, interrogé et se retire.

Le comité s'ajourne à 10.15 heures, pour permettre à ses membres d'aller à la Chambre.

Il se réunit de nouveau à 10.30 heures de l'après-midi.

M. Estey termine son témoignage et est dispensé de revenir.

Le comité s'ajourne à 11.35 heures p.m. pour se réunir de nouveau à 10.30 heures de l'avant-midi, le mercredi, 9 mai 1923.

S. R. GORDON.
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, le 9 mai 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demie du matin. Présent:: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's île du P.-E.) et Tolmie.—15.

Le comité tient une séance de l'exécutif.

Le président lit la correspondance échangée avec le ministre du Commerce touchant la situation du sucre.

Sur proposition de M. Munro, appuyé par M. Bouchard,

Il est ordonné, Que les représentants des six sucreries les plus considérables du Canada soient convoqués à comparaître devant ce comité afin de s'enquérir sur le prix élevé du sucre, et les motifs pour cela; lesdits représentants devant apporter avec eux et produire devant le comité des chiffres faisant voir le coût de leurs matières brutes, le prix qu'ils reçoivent pour le produit ouvré, et leurs frais de production et de distribution, y compris les écarts entre le manufacturier et le consommateur; et, aussi afin d'expliquer le rapport existant entre l'industrie sucrière de ce pays et celle des autres pays.

Sur proposition de M. Tolmie, appuyé par M. McKay,

Il est ordonné, Que l'on demande à MM. H. A. Newman et J. A. Ruddick du ministère de l'Agriculture, de comparaître devant ce comité.

M. J. A. Imrie, éditeur de journaux, d'Edmonton, Alta, qui est présent, est appelé, donne témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure. M. K. A. Blatchford, arbitre d'assurances est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à une heure moins dix de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à quatre heures aujourd'hui.

M. S. W. Swanson, professeur de collège, de Saskaton, Sask., qui est présent, est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à six heures moins cinq de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à dix heures et demie du matin, demain, jeudi, le 10 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, 10 mai 1923.

Le comité se réunit à 10.30 heures de l'avant-midi. Etaient présents: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, île du P.-E.), Tolmie.—14.

Le président lit un certain nombre de lettres que l'on place au dossier comme pièces.

M. C. S. W. Short, estimateur de la *Massey-Harris Co., Ltd.*, Toronto, Ont., présent conformément à une sommation *decus tecum*, est appelé, est assermenté et examiné; le témoin se retire.

Le comité s'ajourne à 1.10 de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à 2.30 de l'après-midi le même jour.

Le comité se réunit à 2.30 de l'après-midi.

M. Short conclut son témoignage et est dispensé de comparution de nouveau.

M. Thomas Bradshaw, gérant général de la *Massey-Harris Co.*, Toronto, Ont., présent conformément à une sommation *decus tecum* est appelé, assermenté et examiné; le témoin se retire.

M. C. E. Hurlbut, gérant de la *Hurlbut Shoe Co.*, présent, est appelé, assermenté et examiné; le témoin se retire.

Le comité s'ajourne à 5.50 de l'après-midi pour se réunir à 8 heures du soir le même jour.

Le comité se rassemble à 8 heures de l'après-midi.

M. Hurlbut termine son témoignage et est dispensé de comparaître de nouveau.

M. E. N. Trowern traite devant le comité de l'Association des Détaillants.

M. Edward A. Stephens, détaillant de chaussures, Ottawa, Ont., présent, est appelé, assermenté et examiné; le témoin se retire.

M. J. W. McElroy, présent, est appelé, assermenté et examiné; le témoin se retire.

M. Norman Sommerville, C.R., avocat, marché à bestiaux d'Edmonton, adresse Toronto, Ont., présent, est appelé assermenté et examiné; le témoin se retire.

M. John Evans, M.P., fait devant le comité une déclaration relative au témoignage de M. T. Bradshaw donné le même jour.

M. Bradshaw, présent, fait quelques remarques en réponse à cette déclaration.

Le comité s'ajourne à 10.55 du soir pour se réunir de nouveau à 10.30 le lendemain matin, vendredi, le 11 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 11 mai 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demie du matin.

Présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. du P.-E.), Tolmie.—15.

M. A. C. Pyke, secrétaire de l'association des épiciers grossistes de Toronto, qui est présent, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

M. Edward N. Trowern, secrétaire du conseil fédéral de l'association des détaillants, d'Ottawa, Ont., qui est présent, est assermenté, rend témoignage et se retire.

M. A. E. Kellly, épicier détailllant d'Ottawa, Ont., qui est présent, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

M. A. C. Pyke est rappelé. Il termine sa déposition et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. John A. Ruddick, commissaire des laiteries et des entrepôts frigorifiques, du ministère de l'Agriculture, qui est présent, ayant reçu une convocation est appelé, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à une heure de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à dix heures et demie du matin, le lundi, 14 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
LUNDI, le 14 mai 1923.

Le comité se réunit à 10.30 heures de l'avant-midi. Sont présents: MM. McMaster (président), Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, Milne, Robinson, Sales, Sinclair (Queen), Stansell et Tolmie.—12.

M. McKay propose, appuyé par M. Tolmie:

Que MM. C. E. Neill, gérant général de la banque Royale du Canada, à Montréal, P.Q., et H. A. Richardson, gérant général de la banque Nouvelle-Ecosse, à Toronto, Ont., soient appelé à comparaître devant ce comité à 10.30 de l'avant-midi du mardi 15 mai 1923 pour rendre témoignage au sujet des hauts prix du sucre et des raisons qui ont motivé la hausse de ces prix, et qu'ils reçoivent instruction d'apporter avec eux et de produire devant le comité les livres et extraits des livres de leur banque respective pour déterminer le montant des prêts par ces banques à Cuba et dans les autres îles des Indes occidentales, et au Canada, aux producteurs, raffineurs et commerçants de sucre.

M. L. H. Newman, céréaliste du gouvernement fédéral, attendant conformément à la convocation envoyée par le comité, est appelé, rend témoignage et se retire.

M. J. D. Fairbairn, président de l'Association des vignerons du district de Niagara, de Beamsville, Ont., attendant conformément aux ordres du comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité est ajourné à 1.15 de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 7.30 le même jour.

Le comité se réunit à 7.30 du soir.

M. Fairbairn termine son témoignage et est dispensé de revenir.

Le comité s'ajourne à 10.30 du soir jusqu'au lendemain, mardi le 15 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, le 15 mai 1923.

Le comité se réunit à 10.30 heures du matin.

Présents: MM. McMaster (président), Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, McMurray, Milne, Munroe, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. P.-E.), Sutherland, Tolmie.—15.

M. H. R. Drummond, président de la *Canada Sugar Refinery*, Montréal, Qué., qui avait répondu à l'assignation *duces tecum*, fut appelé, assermenté, fit sa déposition et fut congédié.

Le comité s'ajourna à 1.15 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 3.15 heures du soir en séance délibérative.

Le comité se réunit à 3.15 heures de l'après-midi.

Après débat le comité décida que l'enquête sur les prix du sucre serait incomplète s'il n'obtenait pas le prix de revient du raffinage du sucre et décida en conséquence de demander aux représentants des raffineries d'expliquer pourquoi ils s'opposaient à la publication des témoignages portant sur le prix de revient du raffinage du sucre.

Le comité entendit les arguments de MM. H. R. Drummond, J. W. McConnell et W. A. Hobbins.

Après avoir entendu les explications le comité décida que l'enquête sur le prix de revient du raffinage du sucre se ferait à huis clos.

M. H. R. Drummond fut rappelé, conclut son témoignage et fut congédié.

M. W. A. Hobbins, président de la *Atlantic Sugar Refining Co.*, de Montréal, Qué., qui avait répondu à l'assignation *duces tecum*, fut appelé, assermenté, rendit son témoignage à huis clos et fut congédié.

Le comité s'ajourna à 6 heures du soir pour se réunir de nouveau à 8.30 heures du soir.

Le comité se réunit à 8.30 heures du soir.

M. W. B. Hobbins continua son témoignage à huis clos et fut congédié.

M. J. W. McConnell, président de la *St. Lawrence Sugar Refining Co.*, de Montréal, Qué., qui avait répondu à l'assignation *duces tecum* fut appelé, assermenté, rendit son témoignage à huis clos et fut congédié.

Le comité s'est ajourné à 10.30 heures du soir pour se réunir à 10.00 heures demain, mercredi, le 16 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, le 16 mai 1923.

Le comité se réunit à dix heures du matin.

Présients: Messieurs McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, McMurray, Milne,

Munro, Robinson, Sales, Sinclair (île du P.-E.), Stansell, Sutherland, Tolmie.—18.

M. Huntley R. Drummond est rappelé. Il termine son témoignage à huis clos et se retire.

M. D. R. Turnbull, qui est présent conformément à l'assignation, *duces tecum*, est appelé, assermenté, rend son témoignage à huis clos et se retire.

M. C. H. Houson, président de la *Dominion Sugar Co.*, de Chatham, Ont., qui est présent, conformément à l'assignation *duces tecum*, est appelé, assermenté. rend so ntémoignage et se retire.

M. J. W. McConnell termine son témoignage à huis clos et se retire.

On termine l'interrogatoire des témoins à huis clos et l'on reprend les séances publiques.

M. J. W. McConnell termine son témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à une heure et quart de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à trois heures et demie de l'après-midi, aujourd'hui.

Le comité se réunit à trois heures et demie de l'après-midi.

M. W. A. Hobbins, est rappelé, continue son témoignage et se retire.

M. J. W. McConnell, est rappelé, termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. W. A. Hobbins est rappelé, termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. C. E. Neill, gérant général, de la Royal Bank of Canada, Montréal, Qué., qui est présent, conformément à l'assignation *duces tecum*, est appelé, assermenté, rend son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à six heures et vingt minutes du soir, pour se réunir de nouveau à huit heures et demie du soir, ce même jour.

Le comité se réunit à huit heures et demie du soir.

M. C. D. Schurman, surintendant des succursales à l'étranger, de la Bank of Nova Scotia, de Toronto, Ont., qui est présent, conformément à l'assignation *duces tecum*, est appelé, assermenté, rend son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. C. H. Houson est rappelé, continue, rend son témoignage et se retire.

M. D. R. Turnbull, est rappelé, termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

M. Louis Fortin, gérant de la commission du havre de Québec, qui est présent, est appelé, assermenté, dépose et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à dix heures et demi du soir, pour se réunir de nouveau à dix heures et demie du matin, demain, le 17 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
JEUDI, le 17 mars 1923.

Le comité se réunit à 10.30 du matin.

Sont présents: Messieurs McMaster (président), Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, McKay, Milne, Munro, Sales, Hon. J. E. Sinclair (Queen), Stansell, Sutherland.—10.

M. William Archibald MacIntosh, professeur adjoint d'économie à l'université Queen, Kingston, Ontario, attendant conformément à la demande du comité, est appelé, assermenté, rend témoignage et se retire.

Le comité s'ajourne à 12.45 pour se réunir de nouveau à 10.30 du matin, vendredi le 18 mai 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 18 mai 1923.

Le comité se réunit à dix heures et demie du matin.

Présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Clifford, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, Milne, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, île du P.-E.), Sutherland.—12.

Le président soumet un rapport des dépenses approximatives du comité jusqu'à date. Il est ordonné que ce rapport soit imprimé avec les procès-verbaux.

M. J. L. Dougherty, secrétaire de la Ontario Sugar Beet Growers' Association, de Chatham, Ontario, qui est présent conformément à son assignation, est appelé, assermenté, rend témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

On rappelle M. C. H. Houson. Celui-ci termine son témoignage et est libéré de toute comparution ultérieure.

Le comité s'ajourne à une heure et demie de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à l'appel du président.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MERCREDI, le 13 juin 1923.

Le comité se réunit à 4 heures de l'après-midi.

Sont présents: Messieurs MacMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Grimmer, Hammell, Lanctot, McKay, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sinclair (Queen, I. P.-E.) et Tolmie.—15.

Sur motion de M. Elliott, appuyée par M. Sinclair,

Il est ordonné: Que la pièce n° 215, "Bref rapport de la chambre de commerce de Lethbridge sur les voies de transport dans l'Ouest et les élévateurs de terminus à Lethbridge", lu par le président, soit imprimé en annexe au procès-verbal de ce jour.

Le président soumet à l'approbation du comité un projet de rapport à la Chambre sur les taux de fret océanique. Après discussion de ce sujet, le greffier reçoit instruction de faire dactylographier ce rapport pour en fournir une copie à chacun des membres du comité.

Il est suggéré au comité que le rapport n° 23 du comité soit imprimé pour distribution générale. Après discussion, le comité décide de ne pas autoriser l'impression de copies additionnelles de ce rapport.

Le président soumet un mémoire de la Dominion and Investment Association, et le greffier reçoit instruction de faire dactylographier ce mémoire pour en fournir une copie à chacun des membres du comité.

M. Gardiner, le président du sous-comité des Crédits ruraux lit un mémoire qu'il a préparé, et le greffier reçoit instruction de le faire dactylographier pour en fournir une copie à chacun des membres du comité.

Après discussion, le comité décide de préparer, autant que possible des rapports qui seront présentés à la Chambre sur les sujets suivants:

(*a*) Taux de fret océanique.
(*b*) Crédits ruraux.
(*c*) Le culivateur considéré comme vendeur et comme acheteur.

Le comité s'ajourne à 6.05 heures du soir pour se réunir de nouveau à 10.30 heures de l'avant-midi, vendredi le 15 juin 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 15 juin 1923.

Le comité s'est réuni à 10.30 heures du matin.

Etaient présents: Messieurs McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Gardiner, Grimmer, Hammell, Lanctôt, McKay, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sinclair (Queen's, I. P.-E.), Stansell et Tolmie.—15.

Le président a donné lecture de lettres venant de MM. Munro, Dougherty et autres sur la situation de la betterave à sucre dans l'Ontario. Après délibérations, on décida de déposer la correspondance au dossier.

Le cinquième rapport provisoire, celui des taux de fret océanique, fut repris et soumis aux délibérations.

Le comité s'est ajourné à 1.05 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 5 heures dans l'après-midi du même jour.

Le comité s'est réuni à 5 heures de l'après-midi.

Le cinquième rapport provisoire fut de nouveau l'objet de la discussion et laissé sur la table pour la prochaine réunion du comité.

Le comité s'est ajourné à 6.05 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 11 heures du matin, le lundi 18 juin 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
LUNDI, 18 juin 1923.

Le comité s'est réuni à 11.00 heures de l'avant-midi.

Etaient présents: Messieurs McMaster (au fauteuil), Bouchard, Caldwell, Clifford, Gardiner, Grimmer, Hammell, McKay, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's, I. P.-E.) et Tolmie.—15.

Le président a donné lecture d'une nouvelle rédaction du rapport que l'on se propose de soumettre à la Chambre sur le "Transport océanique".

Un débat s'ensuivit.

Sur la proposition de M. Caldwell, appuyé par M. Munro, le rapport lu par le président fut adopté et le président fut chargé de le présenter à la Chambre à titre de cinquième rapport intérimaire du comité.

M. E. S. Archibald, directeur de la ferme expérimentale fédérale, d'Ottawa, Ont., qui était présent, fut appelé, rendit son témoignage et fut congédié.

Le comité s'ajourna à 1.15 heure de l'après-midi pour se réunir à 7.30 heures du soir le même jour.

Le comité se réunit de nouveau à 7.30 heures du soir.

M. Gardiner, président du sous-comité sur les crédits ruraux, lut un mémoire qu'il avait préparé sur le sujet.

Un débat s'ensuivit.

M. McMaster, président général du comité, lut un mémoire qu'il avait préparé sur les crédits ruraux.

Il s'ensuivit un débat à la suite duquel les mémoires furent laissés en suspens pour en permettre une nouvelle rédaction et la présentation au comité sous forme de rapport.

Sur proposition de M. Hammell, appuyé par M. Sales,

Il est ordonné que 2,000 exemplaires du compte rendu du jour de ce comité soient imprimés afin de pouvoir le distribuer à ceux qui en feront la demande.

Le comité s'ajourne à 9.15 heures du soir pour se réunir de nouveau à 11.00 heures du matin demain, mardi, le 19 juin 1923.

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
MARDI, 19 juin 1923.

Le comité se réunit à 11 heures du matin.

Présents: MM. McMaster (président), Bouchard, Caldwell, Elliott (Waterloo), Gardiner, Hammell, Lanctôt, McKay, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (Queen's)—13.

Le président lit un projet de rapport sur les crédits ruraux.

Une discussion s'ensuit.

Sur motion de M. Gardiner, appuyée par M. Bouchard, il est ordonné que le mémoire de M. Gardiner sur le crédit rural, tel que lu par lui à la dernière séance soit incorporé au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui. Le voici:

MÉMOIRE SUR LE CRÉDIT RURAL

Les témoignage rendus devant le comité ont fait ressortir la nécessité d'un moyen de financer l'agriculture autre que par nos banques actuelles. Notre système bancaire avait d'abord pour but de satisfaire les exigences de notre industrie et de notre commerce, vu que les banques, par suite des limitations prescrites par la loi des banques, ne peuvent faire que des prêts à courte échéance. La nécessité de maintenir la liquidité d'une partie considérable de leur actif afin de satisfaire toutes les demandes de remboursement possibles de la part de leurs déposants exige que les banques prêtent surtout sur effets à court terme.

Ce mode de finance ne convient pas du tout à l'agriculture. La rotation du capital d'une entreprise agricole est relativement lente. Les prêts visant à la production de ce qu'on appelle généralement les récoltes pour vente en nature exigent une période de 9 à 15 mois. Cela donnerait au cultivateur l'occasion de vendre sa récolte en temps et lieu et d'empêcher dans une certaine mesure l'encombrement du marché.

Les prêts en vue de la culture de récoltes destinées à nourrir des animaux doivent être encore à plus longue échéance.

Les prêts pour l'achat de bons animaux d'élevage doivent être faits pour une période de 3 ou 4 ans au moins. Il est nécessaire afin de donner au cultivateur la chance d'obtenir des résultats de son emprunt.

Il faut des prêts à long terme allant de 5 à 35 ans, au choix du cultivateur, afin de lui permettre de consolider les dettes accumulées par les cultivateurs pendant la période de déflation et afin de pourvoir aux améliorations permanentes.

De l'examen des témoignages il ressort qu'à l'exception des provinces où les gouvernements provinciaux ont établi quelque sorte de prêt à long terme pour les cultivateurs, le temps des prêts est ordinairement de cinq ans à des taux d'intérêt de 8 ou 9 p. 100 par année.

Pour les prêts à long terme, le temps est trop court et les intérêts trop élevés. L'agriculture n'est pas un métier assez rémunérateur pour permettre de payer de gros intérêts sur l'argent emprunté. Aucune autre industrie n'est obligée de payer des taux d'intérêt aussi élevés. Les industries qui bénéficient d'un tarif protecteur maintiennent qu'elles ne peuvent pas payer plus de 6 p. 100 sur les capitaux qu'elles empruntent. Alors comment le cultivateur qui ne reçoit aucune protection et qui doit soutenir la concurrence sur les marchés du monde peut-il payer des intérêts de 2 et 3 p. 100 plus élevés que les industries protégées?

Certains gouvernements provinciaux ont adopté une législation créant des Bureaux de Prêts agricoles dans leur effort pour obtenir de l'argent à meilleur marché pour les prêts à long termes. Ces bureaux ont rendu d'excellents services. La principale difficulté éprouvée par ces bureaux est l'insuffisance des fonds à satisfaire la demande toujours croissante. Comment fournir des fonds suffisants à des taux d'intérêt raisonnables? Voilà le problème à résoudre. L'agriculture étant une industrie fondamentale et la plus importante du pays, il est de l'intérêt national que l'on mette à la disposition du cultivateur des sommes d'argent suffisantes à des taux d'intérêts proportionnés à ses moyens.

Dans le passé, la pratique était d'engager le crédit national au bénéfice du crédit individuel et de payer intérêt pour ce privilège, malgré le fait que le crédit national est égal au crédit global des individus. Le crédit réel, en dernière analyse, est la capacité de produire des marchandises et de les livrer ou de rendre certains services. Afin de fournir l'argent pour les prêts à long terme, je désire soumettre au comité un projet basé sur l'utilisation de notre crédit national et provincial.

Au début de la guerre, en 1914, les banques se sont adressées au ministre des Finances pour demander au gouvernement de les aider à stabiliser leur commerce. Après cette conférence, un décret fut rendu, suivi d'une loi du Parlement le confirmant. Celle-ci fut la loi financière de 1914. Le décret donnait aux banques plusieurs privilèges parmi lesquels on peut citer par exemple la suspension de l'étalon or et le fait que les banques pouvaient payer toutes leurs dettes avec leurs propres billets.

La loi autorise aussi le ministre des Finances à faire des avances sous forme de billets du Dominion contre les valeurs jugées satisfaisantes par le conseil de la Trésorerie. Ces valeurs comprennent les obligations fédérales, provinciales et municipales, certaines obligations et actions industrielles, les billets de cession de grain ou de produits et les billets à demande, endossés par la banque à l'ordre du ministre des Finances. Les banques payent intérêt à la Trésorerie pour ces émissions de billets du Dominion. Elles les placent dans la réserve centrale d'or et émettent leurs propres billets pour les remplacer.

Je prétends qu'un gouvernement provincial est aussi important que n'importe quelle banque canadienne et qu'afin de fournir des prêts à long terme aux cultivateurs un gouvernement de province devrait obtenir les mêmes privilèges que les banques, c'est-à-dire pouvoir déposer ses obligations pour obtenir des billets du Dominion afin de financer les prêts à longs termes, en payant intérêt pour cette faveur. Par ce moyen nous emploierions notre crédit national et non le crédit individuel. Le gouvernement fédéral toucherait un intérêt sur les prêts ainsi consentis. Cet intérêt deviendrait une partie du revenu du Canada. Les gouvernements provinciaux auraient la liberté de décider s'ils veulent profiter de cette offre, et ceux qui ont déjà un système de crédit rural à long terme pourraient, s'ils désirent avoir plus d'argent, employer ce moyen pour supplémenter leur source actuelle d'approvisionnement.

Les gouvernements provinciaux se chargeraient de créer le mécanisme nécessaire pour appliquer ce moyen d'aider financièrement les cultivateurs au moyen de prêts à long terme.

D'aucuns peuvent prétendre que cela consisterait à mettre de la monnaie de cours forcé en circulation. Sous ce rapport, on me permettra de citer un extrait de la brochure écrite par sir Edmund Walker, intitulée "Canadian Banking"—page 34:—

> "Dans l'histoire financière du Canada, il y a peu de choses plus intéressantes que la loi financière de 1914. Les banquiers, répondant à l'appel du ministre des Finances, le rencontrèrent à Ottawa le 3 août et la discussion eut pour résultat la proclamation, ce soir-là, d'un décret que la loi financière a plus tard confirmé. La loi a pour but de prévoir les situa-

tions d'urgences provenant de la "guerre, l'invasion, l'émeute ou l'insurrection réelle ou appréhendée, et de toute crise financière réelle ou appréhendée" et comme elle ne s'applique que par proclamation, en tout ou en partie, il ne semble y avoir aucune objection à ce que la loi demeure dans les statuts.

La loi autorisait: (1) le ministre des Finances à faire des avances aux banques sous forme de billets du Dominion contre des valeurs jugées satisfaisantes par la Trésorerie; (2) les banques à payer leurs dettes au moyen de leurs propres billets, pourvu que ces billets ne dépassaient pas l'autorisation obtenue par la banque en vertu de la loi des banques et de la loi financière; (3) elle rendait plus élastique l'emploi de la circulation fiduciaire d'urgence déjà permise par la loi des banques; (4) elle suspendait le rachat en or des billets du Dominion; et (5) elle permettait d'établir un moratorium général par simple proclamation.

Les billets du Dominion ou de monnaie légale émis pendant la guerre se trouvaient ainsi très différents de la monnaie de cours forcé établie dans plusieurs pays. Ils étaient basés sur des valeurs garanties par l'emprunteur.

N° 17 Le 19 juin 1922.

QUESTIONS ET RÉPONSES

M. Garland:

D'après un état publié dans le hansard de l'an dernier, le montant des billets du Dominion mis en circulation était, au 28 février 1921, de $290,194,519.92.

1. Pourquoi a-t-on mis ce montant de billets du Dominion en circulation?
2. Dans quel but?
3. Quelle garantie a-t-on reçue?
4. Le gouvernement reçoit-il un intérêt?

RÉPONSES:

1, 2 et 3. Parmi les billets du Dominion en circulation au 28 février 1921, il y en a pour $127,079,444.92 qui ont été émis contre de l'or en vertu des dispositions de la *Dominion Notes Act*, 1914. Parmi le reste soit $163,115,075, il en a été émis pour $26,000,000 en vertu du chapitre 4-5, Geo. V, avec les garanties prévues audit chapitre; pour $50,000,000 comme avances au gouvernement impérial pour l'aider à financer ses achats de guerre de produits canadiens, de munitions, etc., avances garanties par le dépôt de bons sterlings du Dominion canadien, de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique du Sud, et de stock-débentures du C.P.R.; et pour $87,115,075 qui ont été délivrés aux banques comme avances en vertu de la loi financière de 1914 et garantis par le dépôt de valeur approuvées par la Trésorerie, y compris des bons du Dominion canadien et des bons du Trésor, des obligations des provinces et des municipalités canadiennes, des bons du Trésor britannique, des billets de la cie du "Canadian Northern Railway", certaines obligations et actions industrielles, des billets de cession de grain et de produits, et des billets à demande de maisons commerciales endossés par les banques à l'ordre du ministre des finances.

4. Oui.

Il est ordonné,—Sur motion de M. McMaster, appuyée par M. Bouchard, que le projet de rapport sur le crédit rural lu par le président et modifié par le présent comité soit adopté à titre de sixième rapport intérimaire.

Sur motion de M. Hammell, appuyé par M. Sales:

Il est ordonné: Que le rapport suivant soit adopté comme le septième rapport intérimaire du comité, et que le président soit prié de présenter ledit rapport à la Chambre, comme suit:

7e RAPPORT DU COMITÉ SPÉCIAL CHARGÉ DE FAIRE ENQUÊTE SUR LES CONDITIONS AGRICOLES

Le comité spécial désigné pour faire enquête sur les conditions de l'agriculture a l'honneur de présenter le rapport suivant, son septième:

Votre comité a tenu 80 séances en 45 jours différents, a reçu les témoignages de 103 personnes et a fait produire 223 pièces; mais il n'a pas pu faire une enquête complète sur les questions qui lui ont été soumises par l'ordre de référence.

Vu l'importance et l'ampleur des renseignements recueillis au cours des séances du comité et l'impossibilité de peser ces témoignages pendant le temps à sa disposition avant la prorogation, votre comité recommande respectueusement qu'un comité semblable soit nommé au commencement de la prochaine session du parlement.

Votre comité désire soumettre, pour l'information de la Chambre, une copie imprimée des procès-verbaux et témoignages du comité de même que certains documents et articles soumis au comité mais non contenus dans les procès-verbaux.

Votre comité recommande que les ordres de renvoi, rapports, procès-verbaux et témoignages du comité, de même qu'un index synoptique approprié à être préparé par le greffier du comité, soient imprimés comme appendices aux journaux de la Chambre de la présente session; et que le tout soit divisé d'après les rubriques suivantes:

(a) Production,
(b) Transport, Distribution et Vente,
(c) Crédit rural,
(d) Relations des prix obtenus par les agriculteurs comme producteurs et des prix payés par eux comme consommateurs, et imprimé sous forme de livre bleu pour être distribué, et que la règle 74 soit suspendue à ce sujet.

A. R. McMASTER,
Président.

Le comité s'ajourne à 1.05 heure de l'après-midi, *sine die.*

S. R. GORDON,
Greffier du comité.

AGENDA

(Modifié)

SUJETS d'étude soumis à la considération du Comité spécial désigné pour s'enquérir des conditions de l'agriculture au Canada.

1. L'état actuel de l'agriculture:
   - (*a*) dans les Provinces maritimes;
   - (*b*) en Ontario et Québec;
   - (*c*) dans les provinces des prairies;
   - (*d*) en Colombie-Britannique.

2. Les causes de l'état de choses constaté:

Si cet état de choses est reconnu défavorable, il sera étudié au point de vue des remèdes possibles. Une attention particulière devra être apportée à la question des marchés du bétail, l'abaissement du coût des viandes comestibles, l'industrie du lard fumé (bacon) et celle du bœuf de boucherie. On étudiera aussi la culture des fruits, y compris les pommes, les fruits tendres, les petits fruits et les fruits sauvages, au triple point de vue de la production, des marchés et des transports. L'industrie laitière sera étudiée en ce qui concerne l'élevage, la qualité des produits et les conditions du marché, et le comité s'intéressera aussi à tout ce qui pourrait tendre à augmenter les revenus de la ferme ou en diversifier la production, tel que la betterave à sucre, le tabac, le lin, le chanvre, la pomme de terre, certaines plantes céréales du nord, herbages, trèfles, racines et légumes, apiculture, industrie érablière et élevage des animaux à fourrure.

3. Etablir les causes de la différence qui existe entre les prix payés au producteur agricole et ceux que doit payer le consommateur.

4. La relation entre les prix d'achat des denrées nécessaires au producteur agricole, et les prix de vente de ses propres produits.

5. L'organisation financière ou bancaire du pays au point de vue du crédit et du soutien qu'y peut trouver l'élément agricole, en tenant compte des divers systèmes de crédit rural pouvant exister au Canada ou ailleurs.

6. Les marchés et les transports en commun du pays quant aux produits de l'agriculture, avec une étude particulière des avantages et des désavantages des coopératives d'achat ou de vente, et un examen des plaintes proférées contre de prétendus abus commis dans le mélange du grain aux élévateurs."

TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ

PIÈCES

APPENDICE No 3

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES
SALLE DE COMITÉ N° 425,
MERCREDI, le 7 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions de l'agriculture au Canada s'est réuni à 10 heures du matin.

LE GREFFIER: Il s'agit d'un comité spécial d'enquête sur les conditions actuelles de l'agriculture au Canada. Les membres sont:

MM. Bouchard, Caldwell, Clifford, Elliott (de Waterloo-Sud), Gardiner, Grimmer, Hammell, Lanctôt, McKay, McMaster, McMurray, Milne, Munro, Robinson, Sales, Sinclair (de Queen's), Stansell, Sutherland, Tolmie.

L'un de ces messieurs veut-il avoir l'obligeance de proposer un président?

M. ROBINSON: Je propose que M. Clifford soit élu président.

M. CLIFFORD: J'apprécie vivement l'honneur que vous me faites, et je vous en remercie, mais cette tâche promet d'être lourde et je n'ai eu encore que peu d'expérience au Parlement. Par conséquent, je propose que M. McMaster soit élu pour présider à nos travaux.

M. GARDINER: J'appuie cette motion.

MM. LES MEMBRES: Adopté.

LE GREFFIER: M. McMaster est choisi à l'unanimité.

M. McMaster ayant pris le fauteuil:

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous remercie de l'honneur que vous m'avez fait, et particulièrement M. Clifford de m'avoir mis en nomination. J'ai déjà accordé quelque réflexion au travail que peut accomplir notre comité, et j'ai même pris la liberté de rédiger à ce sujet un mémoire que j'ai soumis au ministre de l'Agriculture, sur quelques-unes des questions que nous aurions intérêt, je crois, à étudier au cours de nos séances. Permettez-moi de vous le lire:

MÉMOIRE

OTTAWA, ONTARIO, le 2 mars 1923.

SUJETS d'étude soumis à la considération du Comité spécial désigné pour s'enquérir des conditions de l'agriculture au Canada.

1. L'état actuel de l'agriculture:
   (*a*) dans les Provinces maritimes;
   (*b*) en Ontario et Québec;
   (*c*) dans les provinces des prairies;
   (*d*) en Colombie-Britannique.

2. Les causes de l'état de choses constaté:

Si cet état de choses est reconnu défavorable, il sera étudié au point de vue des remèdes possibles. Une attention particulière devra être apportée à la question des marchés du bétail, l'abaissement du coût des viandes comestibles, l'industrie du lard fumé (bacon) et celle du bœuf de boucherie. On étudiera aussi la culture des fruits, y compris les pommes, les fruits tendres, les petits fruits et les fruits sauvages, au triple point de vue

de la production, des marchés et des transports. L'industrie laitière sera étudiée en ce qui concerne l'élevage, la qualité des produits et les conditions du marché, et le comité s'intéressera aussi à tout ce qui pourrait tendre à augmenter les revenus de la ferme ou en diversifier la production, tel que la betterave à sucre, le tabac, le lin, le chanvre, la pomme de terre, certaines plantes céréales du nord, herbages, trèfles, racines et légumes, apiculture, industrie érablière et élevage des animaux à fourrure.

3. Etablir les causes de la différence qui existe entre les prix payés au producteur agricole et ceux que doit payer le consommateur.

4. La relation entre les prix d'achat des denrées nécessaires au producteur agricole, et les prix de vente de ses propres produits.

5. L'organisation financière ou bancaire du pays au point de vue du crédit et du soutien qu'y peut trouver l'élément agricole, en tenant compte des divers systèmes de crédit rural pouvant exister au Canada ou ailleurs.

6. Les marchés et les transports en commun du pays quant aux produits de l'agriculture, avec une étude particulière des avantages et des désavantages des coopératives d'achat ou de vente, et un examen des plaintes proférées contre de prétendus abus commis dans le mélange du grain aux élévateurs."

Naturellement, messieurs, ce ne sont là que des suggestions sujettes à votre approbation; mais j'ai pensé que nous ferions bien de voir tout d'abord s'il est d'autres sujets relevant de notre enquête que ceux que je viens d'énumérer. Il me semble qu'ils sont assez au complet, mais de toute façon il nous faut choisir celui par lequel nous commencerons, puis quels témoins nous devrions convoquer. De plus, il y a dans les divers ministères, celui de l'Agriculture en particulier, une grande quantité de renseignements qu'il importe, il me semble, de faire mettre au plus tôt devant notre comité.

L'hon. M. MOTHERWELL: Puis-je faire une suggestion? Je comprends que ce comité est celui auquel il est fait allusion au discours du trône, et qui doit enquêter sur les divers aspects de notre situation agricole, y compris le mélange et la manutention du grain dans les élévateurs, et l'industrie de l'élevage du bétail. Se basant sur ce paragraphe du discours, M. Millar a présenté en Chambre une résolution demandant une Commission royale d'enquête sur le commerce des grains. De la discussion qui s'est faite au sujet de cette résolution, il est résulté une entente plus ou moins précise que notre présent comité commencera par s'y consacrer lui-même; advenant le cas où il semblerait que nous n'ayons pas suffisamment éclairci la question, une Commission royale pourrait nous être substituée, surtout si nous adoptions une recommandation en ce sens. Telle est aujourd'hui la situation. La question qui se pose est celle-ci: ce comité doit-il, oui ou non, s'occuper de cette question? Est-il sage de courir ainsi deux lièvres à la fois? Serait-il préférable de laisser le commerce des grains à l'étude de la commission royale en question, ou serait-il à propos d'étudier la question du mélange des grains aux élévateurs, de la tirer au clair autant que possible, puis de suggérer une intervention subséquente du gouvernement, laissant le problème principal à l'attention de la Commission royale? Vous pourriez convoquer ici le Bureau des commissaires du grain, les inspecteurs principaux et quelques-uns des représentants des élévateurs de tête de ligne, qui nous fourniraient des renseignements sur lesquels le gouvernement pourrait se guider pour légiférer sciemment sur cet aspect particulier du commerce des grains; et nous recommanderions ensuite le renvoi des autres sujets devant la commission royale. Je ne crois pas que le mémoire fasse mention de cela.

Le PRÉSIDENT: J'ai fait un ajouté dans ce sens.

M. SALES: Il me semble que le tout est de savoir si les pouvoirs de notre comité sont plus grands que ceux de la commission projetée. Il me souvient que la dernière commission d'enquête sur le commerce des grains a été bloquée par un

bref d'injonction. Si nous en faisons créer une autre et qu'elle ait le même sort, le but de l'enquête se trouverait manqué. M. le président peut-il nous dire si notre comité est aussi exposé à se voir arrêté par un bref d'injonction?

Le PRÉSIDENT: Non. Nous sommes un comité parlementaire, c'est-à-dire la commission ayant la plus haute juridiction du pays.

M. SALES: Alors il vaut mieux que ce soit nous qui enquêtions, et non pas une commission. On n'arrive à rien avec une commission.

M. GARDINER: Il y a un autre aspect à cette question. Cette enquête sur le grain constitue un très gros problème et tout notre temps y passera si nous l'entreprenons. Or, il est beaucoup d'autres aspects de la question agricole dont nous avons à nous préoccuper tant pour ce qui concerne l'Est que l'Ouest du Canada. M. Sales a soulevé la possibilité d'un bref d'injonction qui entraverait le travail d'une commission royale; ne pourrions-nous nous assurer à quel point il y a danger de ce côté? Ce point éclairci, nous saurions mieux à quoi nous en tenir sur la ligne de conduite à suivre par notre comité. En tout cas, je suis convaincu que le problème du commerce des grains est trop vaste pour le temps que nous pourrions lui consacrer pendant la présente session, alors que d'autres questions relatives à l'agriculture attendent aussi notre attention.

M. SALES: C'est certainement un "gros contrat".

Le PRÉSIDENT: Autant vaut tirer ce point au clair tout de suite. Nous entendrons avec plaisir tout autre membre du comité désireux d'exprimer son opinion sur le point en litige.

L'hon. M. TOLMIE: Un instant, s'il vous plaît; je suis arrivé en retard, de même que M. Sutherland, et nous n'avons pas entendu ce qu'a dit le ministre; nous serions très obligés à celui-ci de nous faire un bref résumé de ses paroles.

L'hon. M. MOTHERWELL: J'ai fait allusion à la résolution présentée par M. Millar à la Chambre, ainsi qu'à la déclaration ministérielle faite par l'honorable M. Stewart et moi-même au sujet de l'enquête sur le grain que pourrait faire ce comité. M. Millar et d'autres sont d'opinion qu'il n'est pas possible à ce comité d'enquêter à fond sur cette question, et qu'il devrait se borner à l'étude des procédés de mélange des grains aux élévateurs des terminus; c'est là un aspect de la question que nous pourrions explorer dans un délai raisonnable, à mon sens. Mais si au contraire nous découvrons en cours de route qu'il ne nous est pas possible de jeter une lumière suffisante sur l'ensemble en ne nous occupant que d'un seul aspect, ou même en n'y touchant pas du tout, alors ce comité pourrait recommander la création d'une commission royale. Quant à nous, nous n'avons pas de préférence. Je crois que l'honorable M. Robb souhaite obtenir quelques modifications à la loi des Grains, et si nous sommes pour entrer dans cette affaire de mélanges, autant l'étudier à fond. Nous pourrions convoquer les commissaires du grain et l'inspecteur en chef et deux ou trois des gérants d'élévateurs ainsi que toute autre personne désignée, et nous n'en aurions guère avec eux que pour deux ou trois jours. Il s'élève cependant une objection, c'est que vous faites d'une pierre deux coups, vous paralysez le commerce en lui faisant sentir qu'une autre enquête est en cours, et sans doute une autre encore à la prochaine session, enfin qu'il y a toujours quelqu'un à ses trousses. D'autre part, le public souhaite qu'une bonne enquête soit faite, et c'est ce qui doit nous guider. Il s'agit de commencer par le commencement, et le comité a toute liberté quant à moi; mais vous, monsieur Tolmie, quelle est votre opinion?

M. CALDWELL: Il y a encore ceci, monsieur le président: c'est qu'il est bien possible que dans le temps forcément limité qui nous est dévolu, notre enquête ne pourrait être que superficielle et n'irait pas au fond de la question tout en empêchant du même coup une commission d'agir. Comme M. Gardiner, je trouve qu'il y a nombre d'autres questions très graves à considérer, et qu'il ne serait pas possible à notre comité de rendre justice à toutes.

L'honorable M. MOTHERWELL: Avant d'aller plus loin, une autre difficulté s'élève, bien qu'elle ne soit pas mentionnée formellement ici: c'est celle des cales pour nos bestiaux d'exportation. M. Kennedy, représentant les fermiers-unis de Winnipeg est venu nous voir, et il parcourt le pays en cherchant des bateaux disponibles, et il n'en trouve qu'avec de grandes difficultés. Les exportateurs font des instances auprès de nous en ce moment, les cales disponibles étant entre les mains des courtiers qui en détiennent le contrôle exclusif.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur le ministre, que ce cas est couvert par cette phrase du mémoire: "les marchés et les systèmes de transport du pays en ce qui concerne les produits agricoles."

L'honorable M. TOLMIE: Pour ce qui est d'enquêter sur le commerce du grain, c'est une question tellement vaste que nous ne pourrions jamais en venir à bout. Je crois que nous devrions plutôt nous occuper des sujets inscrits au mémoire, et laisser une commission quelconque s'occuper du commerce des grains; ainsi les choses marcheraient-elles de pair.

M. SALES: Oui, mais la dernière commission de ce genre a été bloquée par une injonction, et ce comité est à l'abri des injonctions.

M. CALDWELL: M. Gardiner a fait une bonne suggestion, celle de nous informer du danger que peut courir une commission, du fait d'un bref d'injonction éventuel.

L'honorable M. MOTHERWELL: Tout le monde peut obtenir une injonction, ou menacer de le faire, mais personne ne peut le savoir d'avance. Ce n'est qu'après que l'on a commencé d'agir qu'une injonction peut survenir.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais bien en conférer avec le sous-ministre de la Justice, mais il me ferait probablement la réponse suivante: "Je ne crois pas qu'une injonction puisse être accordée contre une commission royale chargée de s'enquérir du commerce du grain, mais il m'est impossible de prévoir quelle attitude adopteraient envers elle les commerçants intéressés, dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, où ladite enquête serait tenue. Par conséquent, je ne puis pas vous donner de réponse formelle." Voilà sans doute la réponse que me ferait le sous-ministre de la Justice si j'allais le consulter.

M. CALDWELL: C'est-à-dire que si la commission menaçait d'empiéter sur l'autonomie des provinces, celles-ci auraient le droit d'intervenir.

Le PRÉSIDENT: Parfaitement, et elles pourraient prétendre que l'enquête dépasse notre juridiction.

M. MILNE: Serait-il possible d'obtenir l'assentiment des provinces à cette enquête?

L'honorable M. MOTHERWELL: Je crois que M. Sales a raison. Votre comité a plus d'autorité et se voit moins exposé à être arrêté dans son œuvre. D'un autre côté, il n'y a qu'une chance sur cinq cents que vous puissiez procéder à fond ici, l'entreprise est trop grande. Ce que vous déciderez agréera au gouvernement; vous êtes entièrement libres de choisir le moyen qui vous paraîtra susceptible d'apporter de bons résultats, et le gouvernement sera d'accord avec vous.

M. CALDWELL: Pour ma part, je voudrais que rien ne s'opposât à une enquête à fond sur le commerce du grain; c'est une question nationale et non pas locale. Plusieurs de nos problèmes de l'Ouest sont d'ordre plus ou moins local, mais leur solution intéresse tout autant le reste du pays.

Un honorable DÉPUTÉ: Je n'admets pas que nos problèmes de l'Ouest soient d'ordre local.

M. CALDWELL: Beaucoup le sont cependant, de même qu'il y a des problèmes locaux dans l'Est; par exemple, le commerce des pommes de terre est local en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick — dans les provinces Maritimes en général.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, j'ai hâte que nous soyons en marche, et je crois que le temps est venu de nous demander si le comité doit entreprendre d'étudier le commerce du grain, ou quelqu'un de ses aspects. En attendant, nous pourrions commencer par l'un des sujets inscrits à l'agenda, si telle est l'opinion de ce comité.

M. GARDINER: J'aimerais à exprimer auparavant l'opinion qu'il doit exister dans ce pays une législation quelconque, fédérale ou provinciale en vertu de laquelle il soit possible de se renseigner sur un commerce aussi important que celui des grains. Je désire rappeler au comité qu'à la législature d'Alberta, une résolution semblable à celle de M. Millar a été adoptée. Ne serait-il pas possible de se faire accorder, soit par les provinces, soit par le gouvernement fédéral, les pouvoirs par lesquels une enquête de ce genre pourrait être entreprise et poursuivie sans être sujette à une injonction?

Le PRÉSIDENT: Je suis porté à croire qu'en vertu d'une législation concordante des provinces et du Dominion, avec tous les pouvoirs que peut donner l'Etat à un comité d'enquête, il serait bien difficile de s'opposer à un corps pareillement constitué et enquêtant à fond sur une question canadienne d'intérêt général.

M. SALES: Je suggérerais, monsieur le président, que vous vous renseigniez là-dessus et que vous nous en fassiez rapport à notre prochaine réunion. Je ne voudrais pas voir une commission semblable bloquée de nouveau; il semble que la dernière ne détenait pas de charte et n'était responsable envers personne.

M. CALDWELL: Voulez-vous dire que la Bourse des grains n'a pas de charte?

M. SALES: Non.

M. CALDWELL: Alors, en vertu de quelle autorité opère-t-elle?

Le PRÉSIDENT: Je viens de prendre note d'avoir à conférer avec le sous-ministre de la Justice au sujet de la création d'une commission royale d'enquête sur le commerce des grains, au moyen d'une législation concordante du Dominion et des provinces, de façon à éviter la possibilité d'obstacles d'ordre constitutionnel.

M. SALES: Parfait, c'est exactement cela.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, si ceci est satisfaisant pour l'instant, messieurs, puis-je attirer votre attention sur la question suivante?

M. MCKAY: L'intention est-elle d'obtenir une législation de toutes les provinces, ou seulement des trois provinces de l'Ouest?

Le PRÉSIDENT: Je suppose que l'on pourrait se contenter des trois provinces intéressées plus directement, ainsi qu'il a été fait à propos de la Commission du blé.

M. SALES: On serait presque obligé d'inclure l'Ontario, qui se trouve à la tête des Lacs.

M. CALDWELL: Et possiblement aussi les provinces maritimes, où se trouvent les ports d'hiver.

Le PRÉSIDENT: Je poserai la question d'une façon générale afin d'obtenir une idée d'ensemble. Ce qui touche à une province s'applique également aux autres, car toutes ont les mêmes droits. La question suivante, messieurs, est de savoir si ce mémoire présente à vos esprits une idée appropriée des questions que nous devrons étudier.

M. SALES: Prenons-le clause par clause.

Le PRÉSIDENT: (lisant)

"SUJETS d'enquête suggérés au comité spécial chargé de s'enquérir des conditions de l'agriculture au Canada."

Les conditions actuelles de l'agriculture:
(*a*) dans les provinces maritimes;
(*b*) dans l'Ontario et le Québec.
(*c*) dans les provinces des prairies;
(*d*) en Colombie-Britannique.

Il me semble que ces quatre chapitres peuvent nous présenter des aspects divers dignes de considération.

2. Les causes déterminantes de telles conditions constatées.

Ceci est vraiment un sujet difficile:

"Si cet état de choses est reconnu défavorable, il sera étudié au point de vue des remèdes possibles. Une attention particulière devra être aportée à la question des marchés du bétail, à l'abaissement du coût des viandes comestibles, à l'industrie du lard fumé (bacon) et à celle du bœuf de boucherie. On étudiera aussi la culture des fruits, y compris les pommes, les fruits tendres, les petits fruits et les fruits sauvages, au triple point de vue de la production, des marchés et des transports. L'industrie laitière sera étudiée en ce qui concerne l'élevage, la qualité des produits et les conditions du marché. Le comité s'intéressera également à tout ce qui pourrait tendre à augmenter les revenus de la ferme, ou en diversifier la production, tel que la culture de la betterave à sucre, du tabac, du lin, du chanvre, de la pomme de terre, de certaines plantes céréales du nord, herbages, trèfles, racines et légumes, apiculture, industrie érablière et l'élevage des animaux à fourrure."

M. SALES: Au sujet de la clause 2, "l'abaissement du coût de production des viandes". . .

M. CALDWELL: Pourquoi pas le coût de la production en général?

M. SALES: Ou celui des produits agricoles?

M. CALDWELL: Abaisser le coût de production des produits agricoles.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, messieurs, que vous ayez besoin de cela. Veuillez remarquer que la clause 2 dit en commençant: "Si ces conditions sont défavorables, elles seront étudiées au point de vue des remèdes possibles." Il me semble que cette clause est très large. Ce qui vient ensuite "avec une attention particulière aux meilleures méthodes de commerce du bétail" ne fait qu'indiquer des cas particuliers.

M. CALDWELL: Pourquoi ne pas supprimer le mot "viandes" et laisser la phrase mentionner simplement "l'abaissement des frais de production"?

Le PRÉSIDENT: Je veux bien.

L'honorable M. TOLMIE: L'industrie du bétail pur sang est très importante et mériterait bien que nous l'étudiions.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions certainement l'inclure au programme.

M. CALDWELL: Ainsi que la santé des animaux.

L'honorable M. SINCLAIR: Pourquoi croyez-vous nécessaire de spécifier le bétail pur sang?

L'honorable M. TOLMIE: C'est que presque tout est mentionné au mémoire, excepté cela.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'inconvénient, messieurs, à préparer aussi une sorte d'agenda supplémentaire, mais c'est une autre question de savoir si nous pourrons le suivre. Je crois que nous pourrions résoudre la difficulté en inscrivant après "commerce du bétail", les mots "l'industrie du bétail pur sang et la santé des animaux".

L'honorable M. TOLMIE: En effet, cela règle le cas.

L'honorable M. MOTHERWELL: Cela soulèverait incidemment la question des coopératives de vente.

Le PRÉSIDENT: Nous avons pour cette question une clause spéciale. Je vais vous lire les paragraphes 4 et 5:—

> 4. Etablir la relation entre les prix d'achat des denrées nécessaires au producteur agricole, et les prix de vente de ses propres produits.
>
> 5. L'organisation financière et bancaire du pays, au point de vue du crédit et du soutien qu'y peut trouver l'élément agricole, en tenant compte des divers systèmes de crédit rural pouvant exister au Canada ou ailleurs.

J'ai énuméré ici plus de choses que nous n'en pourrons sans doute étudier, mais il est bon d'avoir devant nous un programme général.

L'honorable M. SINCLAIR: Cette clause 5 est-elle bien à sa place ici? Elle touche à une question qui a été débattue en Chambre, et qui a été renvoyée, je crois, au comité des banques et du commerce.

Le PRÉSIDENT: Je crois aussi que la question entière du crédit a été référée au comité des banques et du commerce. J'ai cru cependant que nous ne pouvions discuter des conditions de l'agriculture sans y inclure cet aspect économique relié intimement à la vie rurale et à son fonctionnement.

M. CALDWELL: Vous avez parfaitement raison, car c'est un fait que sous l'autorité de la loi actuelle des banques, ou de toute autre qui pourrait être adoptée, les banques rurales sont incapables de satisfaire les besoins de crédits ruraux, parce que leur actif doit toujours rester à l'état liquide.

L'hon. M. TOLMIE: Une enquête sur l'agriculture ne saurait être complète si elle ignore la question du crédit.

M. HAMMELL: En Ontario nous avons un système de crédit rural qui donne satisfaction.

M. CALDWELL: Il serait bon alors de nous procurer un rapport expliquant comment on s'y prend.

Le PRÉSIDENT: Je crois que quelqu'un s'occupe de nous procurer des rapports sur l'Ontario et le Manitoba.

M. GARDINER: Ces systèmes de crédit sont tout à fait insuffisants à couvrir les besoins. Le rapport déclare formellement que les demandes sont beaucoup plus grandes que les disponibilités.

Le PRÉSIDENT: C'est une question urgente, que nous ferons bien d'étudier. Mais voyons la clause 6:—

> "Les marchés et les transports en commun du pays quant aux produits de l'agriculture, en portant une attention particulière aux coopératives d'achat ou de la vente, leurs avantages et désavantages, ainsi qu'à certaines plaintes entendues contre de prétendus abus commis dans le mélange du grain aux élévateurs."

Laissons en paix la dernière partie de la clause 6 et pensons-y en attendant; le reste vous paraît-il satisfaisant?

M. SALES: Je dirais que ce l'est jusqu'aux mots " coopératives d'achat ou de vente, leurs avantages et désavantages ".

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, par quel sujet allons-nous commencer et quelle procédure suivrons-nous? Puis-je suggérer que nous prenions le premier sujet venu, disons les conditions de l'agriculture dans les Provinces maritimes? Si ce système est bon, nous n'aurions qu'à changer ensuite de province, ou d'aspect de l'industrie agricole. Je ne sais pas ce qui vaut le mieux. Une fois cela décidé, il restera à voir si nous étudierons l'affaire avant de convoquer les témoins, ou bien si nous les convoquerons d'abord, quitte à délibérer ensuite.

M. ELLIOTT: Que diriez-vous de commencer par les sujets les plus pressants, par exemple le transport du bétail; nous arrivons au temps de l'année où cette question est urgente.

M. SALES: Nous pourrons en reparler plus tard, mais en attendant nous ferions bien de déterminer ce que nous voulons faire la semaine prochaine, et quels témoins nous sauhaitons interroger, car tout cela prendra du temps.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas là l'idée de M. Elliott?

M. GARDINER: Vous avez demandé, monsieur le président, si nous devrions aborder les questions par ordre de provinces ou de sujets d'étude; je suis convaincu qu'il vaut mieux adopter ce dernier mode.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi votre opinion, n'est-ce pas, M. Tolmie?

L'hon. M. TOLMIE: Oui.

M. CALDWELL: N'est-il pas vrai que tout ceci se résout à une question de provinces, sauf l'élevage?

Le PRÉSIDENT: Je suis sous l'impression que les divers aspects de l'agriculture constituent les divisions principales, et les provinces, les subdivisions; M. Gardiner pense comme moi là-dessus. Quelle est votre propre opinion, messieurs? Il serait bon d'en décider de suite. Procéderons-nous par provinces, ou par districts, ou nous bornerons-nous à un sujet en particulier, comme l'exportation du bétail?

M. MILNE: La question du transport interviendrait là-dedans.

M. ROBINSON: Il y a des questions qui touchent à tout le Dominion, et d'autres qui ne sont que locales; il me semble que nous devrions commencer par les premières, celles qui intéressent toutes les provinces.

Le PRÉSIDENT: Disons que nous commencerons par l'élevage, au point de vue particulier des taux de transport; c'est une question urgente.

M. CALDWELL: Je crois que le seul moyen est de procéder par sujets, et à la fin la géographie retrouvera toujours ses droits.

Le PRÉSIDENT: Est-ce bien l'opinion générale du comité, de procéder par sujets d'étude plutôt que par provinces? Et par quel sujet allons-nous commencer? Celui de l'élevage du bétail? Je crois qu'il vaut mieux ne pas nous lier d'avance trop étroitement.

M. CALDWELL: Je n'ai pas d'objection à cela.

M. HAMMELL: Je propose que le premier sujet d'enquête soit l'industrie animale au Canada.

Le PRÉSIDENT: M. Hammell a présenté une motion formelle. M. Hammell propose, appuyé par M. Elliott, que notre premier sujet d'enquête soit l'industrie animale au Canada.

M. HAMMELL: Y compris le coût du transport.

Le PRÉSIDENT: Oui, naturellement. Lorsque nous nous servirons du mot " industrie ", il sera entendu qu'il signifie à la fois la production, la vente, le transport—de fait, le procédé entier, depuis le veau jusqu'au consommateur.

M. CALDWELL: A l'exclusion de l'industrie laitière, cependant; ceci ferait partie d'un autre chapitre?

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois, l'industrie du bétail à l'exclusion de l'industrie laitière. Puis-je y attirer l'attention de M. Hammell, afin qu'il n'y ait pas de malentendu?

M. SALES: Divisez l'affaire en aspects séparés, et mentionnez chacun, de sorte que lorsque l'on parle d'une chose, nous n'en ayons pas une autre en tête.

M. GARDINER: Je suggérerais que le comité soit d'abord consulté quant à la motion de M. Hammell, et nous pourrions ensuite la diviser au besoin.

Le PRÉSIDENT: La motion est-elle adoptée?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Comment allons-nous aborder cette question de l'industrie animale?

M. HAMMELL: Si nous commencions par la production, pour venir ensuite aux marchés?

M. CALDWELL: Etant donné le pressant besoin d'espace, pourquoi ne pas commencer par là?

Le PRÉSIDENT: En effet, je crois que pour cette fois nous pourrions commencer par la fin et revenir vers le commencement.

M. MILNE: Pourquoi ne pas subdiviser le sujet, et choisir le premier à discuter?

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du comité que nous considérions d'abord la question du transport du bétail d'exportation, au point de vue de l'espace dans les bateaux?

Adopté.

L'hon. M. TOLMIE: C'est juste pour nous mettre en marche, étant donné le besoin immédiat de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, n'est-il pas mieux de nous tracer un programme d'action sur la manière de procéder?

M. CALDWELL: Je crois, monsieur le président, que nous ferions bien, dès le commencement de nos travaux, de nous tracer une programme complet à l'avance. Par exemple, si nous sommes pour convoquer ici des témoins des Provinces maritimes, ou d'ailleurs, il faudra le savoir quelque temps à l'avance.

Le PRÉSIDENT: J'ai hâte de nous voir bien en marche, et bien que je sois tout à la disposition du comité, il me semble que nous devrions tracer le plan que nous voulons suivre, car nous en avons pour plusieurs jours.

M. ROBINSON: Quand nous en serons à la question du transport du bétail, si nous avons ici des experts en la matière, leurs lumières pourraient nous être nécessaires sur plus d'un sujet, et il ne serait que pratique de rappeler chacun à chaque fois que nous changerons de sujet.

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que nous avons des experts au ministère de l'Agriculture, qui nous fourniront sans doute de bons renseignements sur le transport. Notre enquête ne doit pas prendre une trop grande envergure. Par exemple, une enquête a été faite l'an dernier sur les frais de transport en général, et nous ne voudrions pas recommencer ici le travail accompli l'an dernier par un autre comité.

M. CALDWELL: Ces renseignements sont sans doute disponibles?

Le PRÉSIDENT: Est-il entendu qu'à notre prochaine réunion nous entreprendrons d'étudier la question du transport dans l'élevage du bétail?

M. SUTHERLAND: Je trouve que c'est ce qu'il y a de plus urgent.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Motherwell, que vous avez dans votre ministère des officiers par lesquels nous pourrions commencer, en même temps que nous convoquerions d'autres témoins. J'inclinerais à utiliser d'abord l'information que nous pouvons nous procurer la première.

L'honorable M. MOTHERWELL: Il y en a deux ou trois ici, comme M. Arkell et M. Grisdale, et il y en a d'autres. Il y avait un représentant des fermiers-unis, se plaignant en leur nom de la difficulté à trouver de l'espace sur les navires. Il y a ensuite les compagnies de transport maritime, qui ont leur mot à dire. Je vous procurerai les noms de quelques témoins, mais je suggère tout d'abord ces deux-là.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ces noms?

L'honorable M. MOTHERWELL: M. Arkell et le docteur Grisdale.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un autre?

L'honorable M. MOTHERWELL: Il y a peut-être aussi quelqu'un à la division du bétail.

M. CALDWELL: Sans doute ces deux messieurs pourront-ils nous désigner d'autres experts de leur connaissance.

Le PRÉSIDENT: Dois-je prier le greffier du comité de convoquer M. Grisdale et M. Arkell, et quel autre?

L'honorable M. TOLMIE: Lorsque j'étais ministre, M. Light a été envoyé outre-mer en mission de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Disons M. Light, et toute autre personne que pourra désigner M. Grisdale.

L'honorable M. MOTHERWELL: Voulez-vous entendre aussi ces deux courtiers, MM. Campbell et Kennedy?

Le PRÉSIDENT: M. Duncan Campbell, un homme important qui nous vient de l'ouest d'Ontario.

M. ELLIOTT: Ne ferions-nous pas bien aussi de convoquer des personnes s'étant occupées depuis plusieurs années d'exportation de bétail. J'ai dans la mémoire une maison de ce genre qui opère depuis plus de quarante ans près de Galt, et dont les directeurs possèdent une longue expérience dans l'exportation du bétail. Il me semble que l'un de ces hommes devrait être consulté ici.

Le PRÉSIDENT: Quel est le nom, s'il vous plaît?

M. ELLIOTT: John Brown.

Le PRÉSIDENT: Quelle est son adresse postale?

M. ELLIOTT: Il demeure Preston Road, Galt, Ontario.

M. CALDWELL: Lorsque ces experts seront ici, pourrions-nous bénéficier en même temps de la présence des officiers du ministère de l'Agriculture, afin qu'ils puissent nous faire connaître au besoin leur opinion?

Le PRÉSIDENT: Il y aurait l'inconvénient de garder ici ces messieurs à ne rien faire tant que leur tour n'est pas arrivé.

M. CALDWELL: Il vaudrait mieux ne les appeler que plus tard.

L'honorable M. TOLMIE: Ou bien, ne garder ici que l'un des officiers du ministère.

M. SUTHERLAND: L'une des principales difficultés du passé pour les petits exportateurs a été de trouver du tonnage libre. Les gros, par contre, n'éprouvent aucune difficulté: ils retiennent l'espace par contrat et le sous-louent avantageusement. C'est là, je crois, la principale difficulté.

Le PRÉSIDENT: Quand tiendrons-nous la prochaine séance?

M. HAMMELL: Bientôt.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions entendre les officiers dès maintenant, et je crois que nous pourrions les appeler d'abord parce que nous pourrions apprendre d'eux bien des choses intéressantes. Il n'y aurait aucune difficulté d'apprendre assez des officiers locaux.

M. MILNE: Je crois que nous devrions procéder aussi vite que possible.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous siéger demain?

Le GREFFIER: Le comité des banques et du commerce siège demain.

M. HAMMELL: Cela ne gènera en rien la réunion d'autres comités...

Le PRÉSIDENT: Je proposerais de nous réunir de nouveau demain après-midi, à trois heures 15. J'obtiendrai l'autorisation de siéger pendant la séance de la Chambre. Je ne crois pas que nous puissions agir avec tant de comités à moins de siéger pendant les séances de la Chambre.

M. MCKAY: Je crois que nous devrions avoir une plus grande salle de comité.

Le PRÉSIDENT: Le sergent d'armes nous a donné une grande pièce à l'étage inférieur et je l'ai prié de faire arranger les tables en fer à cheval. Je serai au centre, à une petite table près de laquelle se tiendra le témoin, ainsi que le sténographe, une table plus grande pour la "quatrième puissance", la presse, et des sièges pour nos membres et le public. Nous essaierons de nous réunir demain à 3 heures 30.

M. GARDINER: Serait-il possible que ce comité soit mis au courant des négociations qui se poursuivent entre le Canada et la Grande-Bretagne concernant l'ultime expédition du bétail?

L'honorable M. MOTHERWELL: Oui, certainement

M. GARDINER: Voici pourquoi je demande cela. Le bétail de l'Ouest, par exemple, se concentre en grande partie à Winnipeg. Il serait donc logique d'effectuer à cet endroit la sélection du bétail exportable. Le ministère de l'Agriculture nous rendrait service en nous renseignant ici sur les négociations en cours entre le Canada et la Grande-Bretagne.

L'honorable M. MOTHERWELL: M. Grisdale et M. Arkell vous répondront là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Je désire obtenir l'autorisation de siéger pendant que la Chambre est en séance, et de faire imprimer nos procès-verbaux. Je ne vois pas que nous puissions avancer si nous ne siégeons pas durant les séances de la Chambre. Le numéro de notre chambre est 268.

Le GREFFIER: Elle se trouve au rez-de-chaussée. Il est d'usage que les journaux informent le public qu'une enquête est en cours à tel endroit, mais si nous convoquons quelqu'un, il faut lui payer ses dépenses.

Le PRÉSIDENT: C'est comme un témoin en cour, il a droit à ses frais de déplacement.

M. CALDWELL: Alors, si les témoins viennent volontairement, ils ne touchent rien.

Le PRÉSIDENT: A présent, à la suite de l'industrie de l'élevage que croyez-vous que...

M. CALDWELL: Monsieur le président, ne devons-nous pas diviser les phases de cette industrie, et le transport n'en est-il pas la première qui se présente?

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez raison. Nous allons étudier les transports d'abord. Et que ferons-nous ensuite?

M. SALES: Les marchés...

Le PRÉSIDENT: Le Dr Tolmie désire faire une remarque.

L'honorable M. TOLMIE: Je désire faire observer que lorsque vous aurez délibéré sur cette question de transports, la situation générale de l'élevage surgira ensuite, ainsi que les désavantages dont elle souffre, et ces questions demanderont à être étudiées une par une.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par l'honorable M. Tolmie, appuyé par M. Sales, qu'à la suite du transport du bétail, nous étudierons la question de l'élevage dans son ensemble, telle qu'elle existe aujourd'hui, avec ses désavantages.

M. CALDWELL: Cela comprend-il les marchés?

Le PRÉSIDENT: Je crois que les marchés mériteront une étude séparée, car il est désirable que nous adoptions le plus tôt possible une recommandation sur la question des transports.

M. CALDWELL: C'est pourquoi je posais cette question. Je suis en faveur de la séparation des deux sujets.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi mon opinion. Mais après l'élevage, que prendrons-nous messieurs? L'industrie laitière, peut-être, mais il me semble que nous serons mieux en état de décider cela lorsque nous aurons approfondi davantage notre premier sujet.

M. CALDWELL: C'est cela, mettons d'abord les choses en marche.

Le PRÉSIDENT: M. Sales a la parole.

M. SALES: Je me demandais s'il ne serait pas possible de prier notre greffier d'avertir les diverses organisations agricoles, dans les provinces, de ce que nous allons faire ici; leurs conseils exécutifs voudront sans doute se réunir et considérer ce qu'ils feront, et qui les représentera au besoin.

Le PRÉSIDENT: L'idée me semble bonne, mais puis-je suggérer cette modification: que le greffier soit prié d'écrire en ce sens au ministre de l'Agriculture de chaque province. Celui-ci est en rapport avec les organismes agraires de sa province et il les informera, de même sans doute que la presse. Autrement, nous ferons des oublis involontaires et regrettables. Il vaut mieux communiquer avec le chef officiel de l'organisation agricole en chaque province, en lui transmettant copie de notre agenda.

M. CALDWELL: Puis-je suggérer aussi qu'un résumé du même genre soit fourni à la presse en général?

Le PRÉSIDENT: Eh bien, nous avons fait du bon travail pour notre première réunion, et j'espère que tout le monde se retrouvera dans les mêmes dispositions demain à trois heures trente.

Le comité s'ajourne au 8 mars 1923, à 3 heures 30 de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ, N° 268,
JEUDI, 8 mars 1923.

Le comité spécial chargé d'étudier les conditions agricoles dans tout le Canada, se réunit à trois heures et trente de l'après-midi, sous la présidence de M. McMaster.

Le PRÉSIDENT: M. Sales m'a soumis un projet de résolution. M. Sales, désirez-vous proposer cette résolution? Aimeriez-vous à adresser la parole au comité?

M. SALES: Non, à moins qu'on ne désire quelques renseignements.

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il disposé à adopter cette résolution? Le greffier vient de me faire remarquer que la Chambre nous a accordé la permission de faire rapport de temps en temps, ainsi que le pouvoir d'envoyer quérir personnes, documents et archives, et de faire rapport de nos délibérations de jour en jour.

M. HAMMELL: Monsieur le président, plusieurs députés m'ont demandé si l'on va fournir des copies imprimées de nos délibérations à tous les députés.

Le PRÉSIDENT: On en imprime une quantité suffisante pour en donner à tous.

M. CALDWELL: J'espère que nos délibérations seront imprimées de jour en jour, parce qu'il y a des membres du comité qui ne peuvent assister à toutes les séances et ils ont besoin de savoir ce qui se passe.

Le PRÉSIDENT: Nous en faisons imprimer assez pour en distribuer à chacun des membres. Le comité est-il prêt à adopter la résolution proposée par M. Sales, qui désirerait que l'on demande certains renseignements aux commissaires du grain du Canada. Tous les membres présents approuvent-ils cette résolution?

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant commencer notre étude de l'industrie animale, particulièrement en ce qui concerne la question du transport.

On a porté une autre question à mon attention. J'ai écrit une lettre au sous-ministre de la Justice et je lui ai communiqué la question que le comité m'a demandé de lui poser à la dernière séance. Je n'ai pas encore reçu de réponse. Je vous rapporte l'état de la question et j'espère pouvoir vous donner plus de détails à la prochaine assemblée du comité. Nous allons maintenant appeler le docteur Grisdale. Préférez-vous être interrogé le premier, ou vais-je appeler M. Arkell?

Le docteur GRISDALE: Quel sujet désirez-vous aborder?

Le PRÉSIDENT: Nous désirons étudier l'industrie animale, particulièrement en ce qui a trait au transport, et au manque d'espace, ou au monopole de l'espace, sur les bateaux océaniques pour le commerce d'exportation.

Le docteur GRISDALE: Je crains, monsieur le président, que nous ne puissions discuter cette question aujourd'hui. Nous ne sommes pas des experts sur ce point et nous n'avons pas encore pu recueillir les renseignements voulus.

J'avais demandé à M. D. A. Campbell, de Montréal, de venir ici aujourd'hui, mais il en a été empêché. Il a aussi ajouté que si on lui accordait un peu de temps pour se préparer, il serait plus en mesure d'éclairer le comité sur la situation exacte des transports, particulièrement en ce qui concerne le trafic transatlantique, et il a promis de se procurer tous les renseignements possibles au commencement de la semaine prochaine; il sera alors à votre disposition quand vous le désirerez. J'ai eu un entretien avec M. Coates...

Le PRÉSIDENT: Le statisticien fédéral?

Le docteur GRISDALE: Non.

Le PRÉSIDENT: C'est un employé de la ligne Reford?

Le docteur GRISDALE: Oui, à Montréal. Il collabore avec M. Campbell afin de recueillir tous les renseignements possibles.

Quand l'honorable M. Motherwell m'a parlé hier de comparaître devant ce comité, il m'a annoncé que M. Arkell, ou tout autre membre de notre personnel que nous désignerions, serait interrogé au sujet de la situation de l'industrie animale au Canada et des arrangements faits pour le transport (non pas du transport même), mais des facilités de transport au départ et à l'arrivée, et nous sommes prêts à discuter ce point.

Le PRÉSIDENT: Nous serions heureux d'avoir votre opinion à ce sujet. Est-il préférable d'interroger M. Arkell en premier lieu, ou de vous questionner vous-même?

Le docteur GRISDALE: Il serait probablement mieux que je passe le premier.

Le docteur J. H. GRIESDALE, sous-ministre de l'Agriculture, est appelé et interrogé.

Le docteur GRISDALE: Je ne sais pas au juste, messieurs, quelles informations vous désirez. J'ai ici tous les renseignements relatifs à l'abolition de l'embargo et aux facilités de réception du bétail en Grande-Bretagne, ainsi qu'aux préparations faites ici et aux conditions qui doivent accompagner l'exportation du bétail. Je pense que ces renseignements sont de nature à vous intéresser; d'ailleurs, c'est à peu près tout ce que je puis vous communiquer au sujet de l'abolition de l'embargo.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait très intéressant pour le comité d'entendre le docteur Grisdale nous exposer ses vues dans ce sens.

M. MCKAY: Au sujet de l'abolition de l'embargo?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MCKAY: C'est une question très importante.

Le PRÉSIDENT: Commencez où il vous plaira, docteur Grisdale.

Le docteur GRISDALE: L'embargo a été aboli par la loi de l'importation des animaux, 1922, adoptée en décembre dernier, qui détermine les conditions d'après lesquelles le bétail est admis en Angleterre. Il est nécessaire de les énumérer ou...

M. HAMMELL: Ce serait peut-être mieux, afin que nous les ayons sur nos dossiers.

Le docteur GRISDALE (lisant): "Le ministre doit avoir l'assurance que le bétail a été isolé des autres animaux, pendant trois jours entiers avant l'expédition."

[Dr J. H. Grisdale.]

M. Sales:

Q. Que signifie ce règlement?—R. Prenons comme exemple, une quantité d'animaux expédiés de Winnipeg à Liverpool. Il faut qu'ils soient choisis à Winnipeg, isolés, inspectés et ensuite expédiés dans des wagons séparés—pas nécessairement par des trains différents—à Montréal, ou à Saint-Jean.

Q. Cela s'applique-t-il à chaque animal, pris séparément?—R. Oh, non.

M. Caldwell:

Q. Vous voulez dire que les animaux inspectés doivent être isolés de ceux qui ne l'ont pas été?—R. Oui. Ils doivent avoir été gardés à part pendant les trois jours qui précèdent l'embarquement sur le bateau. Cette période peut s'écouler pendant le voyage; depuis le moment où les animaux sont placés à bord des wagons, disons à Winnipeg, il s'écoule trois jours entiers ou davantage, avant qu'ils ne soient rendus à Saint-Jean, de sorte qu'ils sont alors prêts à être embarqués sur les bateaux, en ce qui a trait à la quarantaine. Il y a des postes d'alimentation à différents points, le long du Pacifique-Canadien et des chemins de fer nationaux, et nous faisons actuellement des arrangements pour qu'on établisse des cours d'alimentation séparées pour ce bétail. Lorsqu'on nous apprend qu'un certain nombre d'animaux sont réunis, disons à Brandon, où il n'y a pas de parc à bestiaux, ou à quelque autre point que vous pourriez désigner, nous envoyons quelqu'un pour les inspecter et ils peuvent être expédiés de cet endroit. Il n'est pas nécessaire qu'ils soient inspectés avant l'embarquement, pourvu qu'il se soit écoulé trois jours entiers depuis l'inspection. Alors que nous discutions cette entente à Londres, le projet de loi primitif disait " trois jours ", mais quelque député de la Chambre des Communes suggéra que l'on remplaçât cette expression par les mots " trois jours entiers ", ce qui fut accepté. Cela fait une différence d'environ une journée.

M. Sales:

Q. Quel est le principal but de l'inspection?—R. C'est afin de s'assurer que le bétail est en bonne condition, exempt de maladies contagieuses et de gale.

M. McKay:

Q. Qu'arriverait-il si le bétail était expédié, examiné et ensuite embarqué une journée seulement après le départ de la gare d'expédition?—R. Il faudrait le garder deux jours au point d'embarquement, car il est nécessaire d'isoler les animaux quelque part pendant trois jours entiers.

Le président:

Q. Trois jours avant l'expédition par le bateau?—R. Oui.

M. Sales:

Q. Cet examen comprend aussi une inspection pour la tuberculose, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur.

M. Hammell: On ne saurait faire cette inspection dans un aussi court délai.

M. Caldwell:

Q. Quelles maladies recherche-t-on au cours de cet examen?—R. Les maladies mentionnées sont la peste du bétail, la pleuro-pneumonie, la fièvre aphteuse. Un autre article parle de la gale, ce sont les quatre maladies auxquelles on a pourvu.

M. Hammell:

Q. Cette inspection coûte-t-elle quelque chose à l'expéditeur?—R. Non.

Q. Le ministère en paie tous les frais?—R. Oui, à l'heure actuelle.

M. Caldwell:

Q. Cette dépense ne comprend pas les frais du choix des animaux destinés à l'exportation?—R. Non.

Q. Y a-t-il quelque disposition à ce sujet?—R. Non.

M. Hammell:

Q. L'expéditeur doit courir ses propres risques?—R. Avec la loi actuelle, nous ne pouvons pas dicter quelle classe d'animaux doit être exportée du Canada. On vous soumettra mardi un bill visant cette sélection, si vous désirez l'adopter.

M. CALDWELL: J'avais compris que l'on préparait actuellement un bill de cette nature?

Le TÉMOIN: Il est prêt.

M. Sales:

Q. Cette inspection sera-t-elle confiée à des fonctionnaires canadiens?—R. Oui, à notre personnel officiel.

Q. Nos fonctionnaires seront-ils acceptables au gouvernement britannique?—R. Oui, on a convenu d'accepter nos certificats.

M. McKay:

Q. Faudra-t-il pour cela augmenter notre personnel?—R. Il faudra peut-être l'augmenter temporairement, mais pas à cause de l'inspection au Canada. Vous me faites parler de choses que j'allais toucher plus loin.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous suggérer, messieurs, de ne pas poser de questions anticipant l'exposé des faits du docteur Grisdale?

Le TÉMOIN: Cette dernière question anticipe sur ce que j'allais dire.

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que nous ne posions des questions que sur les points déjà touchés.

M. HAMMELL: Il vaut mieux être en retard qu'anticiper sur le récit.

Le TÉMOIN: Après que les animaux ont été inspectés et expédiés en quarantaine pendant trois jours entiers, on leur fait subir une nouvelle inspection au port d'embarquement et on étiquette chaque animal. Nous avions cru d'abord qu'il suffirait d'une étiquette simple portant le mot " Canada ". Après notre retour, le mois dernier, on nous demanda de marquer " C ". Nous protestâmes et finalement les autorités anglaises retirèrent cette demande parce qu'il avait été convenu qu'on n'exigerait rien de tel. On nous demanda alors d'employer des étiquettes numérotées. Nous n'avons pas prévu cette demande, mais nous n'y voyons aucune objection, pourvu qu'on ne nous demande pas de suivre ensuite les mouvements de ces animaux.

M. Caldwell:

Q. Ce sont des étiquettes attachées aux oreilles?—R. Oui. Elles auront environ deux pouces de longueur et seront attachées à l'oreille droite ou à l'oreille gauche, je ne me rappelle plus laquelle, mais c'est toujours la même. Les numéros consécutifs serviront outre-mer. Nous n'avons pas à retracer les animaux, excepté que nous devons être prêts à certifier qu'ils sont nés et ont été élevés au Canada; il ne faut pas qu'il s'introduise d'animaux étrangers.

M. Caldwell:

Q. Et s'il surgit quelque question en Angleterre au sujet d'un animal en particulier?—R. Plaît-il?

Q. S'il arrivait qu'il surgisse quelque question en Angleterre au sujet d'un animal en particulier—qu'il ne soit pas exempt de maladie, pourriez-vous en retracer la provenance et dire d'où il vient, au moyen de ces numéros?—R. Non, nous ne le voulons pas. Ce n'est pas nécessaire. S'il se produit quelque épidémie

[Dr J. H. Grisdale.]

au Canada, nous saurons rapidement d'où ces animaux viennent, sans qu'il soit besoin de numéros.

Q. Voici où je veux en venir: si l'on prétend que certains animaux étaient malades, pouvez-vous retracer le troupeau d'où ils viennent et constater si la maladie existe chez les animaux qui sont restés?—R. Nous le pourrons d'une manière générale. Nous ne serons pas en état de dire que tel animal provient de tel troupeau, mais nous pouvons retracer un chargement de wagon, ou une expédition. Si John Brown expédie 50 animaux, nous connaîtrons les numéros des étiquettes attribuées à ces animaux et nous pourrons ainsi les retracer assez bien.

Q. J'avais cru comprendre que vous ne garderiez aucune trace des animaux?—R. Nous n'en garderons pas de chaque animal en particulier. Nous ne pourrons dire si le bœuf tacheté n° 248 provient de la ferme de John Brown.

Q. Comment pourriez-vous retracer un chargement de wagon?—R. Ce wagon aurait été expédié de Toronto, Winnipeg, ou Calgary, et si quelques-uns des animaux étaient trouvés malades, nous pourrions au moins dire de quelle province ils viennent.

Q. Je ne sais pas si vous saisissez bien ma question ou si je m'exprime mal. Les animaux sont expédiés à bord des bateaux dont ils forment toute la cargaison. Si vous ne prenez aucune mesure d'identification, pouvez-vous dire, une fois qu'ils sont rendus en Angleterre, d'où provient un certain chargement de wagon compris dans cette cargaison?—R. Nous saurions d'une manière générale d'où cette expédition d'animaux provient. Nous ne voyons pas la nécessité de retracer chaque animal.

M. Hammell:

Q. Vous pourriez dire le lieu d'origine des animaux portant les numéros consécutifs de 10,000 à 11,000?—R. Oui, nous le saurions.

M. Caldwell:

Q. Vous saurez que les animaux chargés à bord d'un certain wagon portent des numéros de tel chiffre à tel autre chiffre?—R. Oui, mais nous n'avons pas l'intention de suivre chaque animal. Le bétail devra être inspecté, certifié et déclaré exempt de maladie au port d'embarquement, le jour même où on le chargera sur les navires. Chaque expédition devra être accompagnée pendant la traversée d'un inspecteur vétérinaire employé du gouvernement fédéral et il se peut que nous soyons obligés d'augmenter notre personnel à cette fin, pendant la saison d'expédition, qui peut durer un ou deux mois. Si les expéditions de bétail sont considérables, il peut falloir de cinquante à soixante vétérinaires pour ce travail.

M. McKay:

Q. Il y aura un inspecteur pour chaque cargaison d'animaux?—R. Oui, mais pour cela il nous faudra probablement augmenter notre personnel de vétérinaires pendant la période d'expédition. Jusqu'ici, nous avons tenu des examens périodiquement. Autrefois, nous avions un examen tous les ans, mais depuis quelques années, l'intervalle a été plus long. Cependant, nous avons une liste de vétérinaires compétents, qui ont subi les examens, et nous pourrons avoir recours à leurs services.

L'honorable M. Tolmie:

Q. Le sous-ministre croit-il qu'il soit nécessaire de veiller à la santé des animaux rendus en Angleterre?—R. Non, monsieur.

Q. Ce sont des frais généraux additionnels?—R. Bien involontaires de notre part.

[Dr J. H. Grisdale.]

Q. Il a semblé difficile d'amener les autorités britanniques à adopter un autre point de vue?—R. Absolument, nous n'avons pu obtenir rien de mieux.

Q. Les Anglais ont insisté pour qu'un vétérinaire accompagne les animaux?—R. Oui, malgré nos protestations. Je dois ajouter qu'au début des pourparlers, ils insistaient pour qu'on les place en quarantaine. Nous répondîmes alors que nous allions abandonner les négociations et retourner chez nous.

M. Sales:

Q. Les frais du vétérinaire accompagnant le bétail seront-ils payés par l'expéditeur?—R. Le gouvernement va s'en charger pendant quelque temps.

M. Caldwell:

Q. N'espérez-vous pas obtenir qu'on abandonne cette exigence après quelque temps?—R. Oui. C'est une prétention absolument inutile.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Le vétérinaire doit-il délivrer un certificat?—R. Il doit certifier qu'il a examiné les animaux chaque jour, à bord du bateau.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Il doit être certain que le Canada et la Grande-Bretagne sont d'accord au sujet de la condition du bétail expédié?—R. Oui.

Q. D'un autre côté, le Canada est le pays le plus exempt de maladie au monde. Alors que la fièvre aphteuse fait des apparitions fréquentes en Grande-Bretagne, nous n'en avons pas du tout ici et nous n'en avons pas eu depuis 1884.—R. Nous avons reçu un télégramme hier, nous annonçant une nouvelle apparition de cette maladie en Angleterre.

M. Sales:

Q. Ces règlements s'appliquent-ils aux autres Dominions?—R. Pas jusqu'au même point.

Q. On n'insiste pas sur une quarantaine de trois jours?—R. Non, je ne le crois pas.

M. Caldwell:

Q. Exige-t-on la même inspection au port d'embarquement?—R. Je ne le pense pas.

M. Sales:

Q. Pourquoi n'accorde-t-on pas le même traitement à tous les Dominions?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit à propos d'entamer cette discussion.

Le TÉMOIN: Il est inutile de me poser des questions de ce genre.

M. HAMMELL: Il me semble que c'est une question très importante.

M. McKay:

Q. Quels sont les règlements au sujet des animaux des Etats-Unis?—R. On ne les admets pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Je fais cette remarque pour gagner du temps et non pas dans un esprit de critique. Nous désirons limiter la discussion autant que possible.

M. Sutherland:

Q. D'après les déclarations qui ont été publiées, je comprends que la même règle s'applique à l'Irlande et au Canada?—R. Les règlements sont les mêmes après l'arrivée en Angleterre, mais ils sont différents quant aux exigences antérieures à l'expédition. Le bétail doit être expédié dans des bateaux qui ne font escale à aucun port entre le Canada et la Grande-Bretagne. Ces bateaux ne

doivent pas avoir été employés au transport d'autres animaux depuis vingt-huit jours, ou ils doivent avoir été complètement désinfectés. Ils dovent toucher à certains ports en Angleterre, où ils sont reçus par des vétérinaires anglais, qui inspectent les animaux et délivrent des certificats. C'est le premier endroit où il y a des droits à payer par l'expéditeur. J'oublais l'honoraire pour les étiquettes, qui doit aussi être payé par l'expéditeur. Nous ne voyons pas pourquoi l'on demanderait au gouvernement canadien de se charger de ce soin.

M. Hammell:

Q. Ces frais sont très minimes.—R. Oui, environ 5c. pour chaque étiquette.

M. McKay:

Q. Les vétérinaires anglais agissent-ils de concert avec les nôtres?—R. Ils reçoivent nos rapports et nos inspecteurs sont là. C'est une des conditions exigées pour que nos vétérinaires accompagnent le bétail. Ils doivent être présents au moment de l'inspection. Ils suivent les animaux pendant tout le trajet.

Le président:

Q. Pour surveiller les inspecteurs?—R. Je le crois.

M. Sales:

Q. Quels sont les ports désignés?—R. Puis-je continuer et répondre à cette question un peu plus tard?

Q. Oh, oui, certainement.—R. Maintenant, voici les règlements qui régissent les mouvements du bétail après son arrivée en Angleterre, et si vous voulez les inclure dans votre procès-verbal, je puis en donner une copie à votre rapporteur. Je puis cependant vous citer les points principaux en quelques instants. Les animaux doivent être gardés au point de débarquement jusqu'à ce qu'ils aient été inspectés et admis, et qu'un certificat ait été délivré par l'inspecteur anglais. On permet ensuite de les diriger vers un autre point ou parc à bestiaux désigné.

Règlements classifiés comme pièce n° 1. (Imprimée comme appendice.)

M. Caldwell:

Q. A l'intérieur?—R. Oui, et ils doivent y demeurer six jours avant d'être transportés de nouveau. Cet endroit à l'intérieur peut n'être pas un point d'expédition, ni un parc à bestiaux. Un fermier peut venir au port et acheter les animaux et les emmener sur sa ferme en vertu du certificat d'inspection, mais il ne lui est pas permis de les envoyer ailleurs ou de les revendre avant six jours.

M. Caldwell:

Q. Y a-t-il une limite à la distance qu'on peut leur faire franchir vers l'intérieur, lors de cette première étape?—R. Je ne le crois pas.

Q. Les fermiers pourront ainsi les emmener chez eux?—R. Oui, mais il leur faudra obtenir un permis.

Q. Mais ils n'ont pas le droit de les revendre avant six jours?—R. Ils ne peuvent les expédier ailleurs; ils pourraient les revendre sans les expédier et il est possible qu'on leur accorde un permis de les expédier.

Cette partie des règlements est la même pour le bétail irlandais que pour le bétail canadien. Après leur arrivée en Angleterre, les animaux irlandais sont soumis à la même restriction quant à l'expédition pendant les six premiers jours.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Doit-on les garder pendant un certain temps au port?—R. Non. On commença d'abord par demander qu'on les garde au port pendant deux jours. En face de nos protestations, ce délai fut réduit à une journée et finalement, on permit de les expédier après l'inspection. Si le bateau est déchargé le soir, les

animaux ne sont probablement pas tous inspectés avant le lendemain midi, mais si les animaux sont débarqués le matin, on les réexpédie vraisemblablement le même soir. Maintenant, en ce qui a trait aux ports...

M. Hammell:

Q. Monsieur le président, avant que le docteur ne passe à un autre point, je suggère que tous les règlements soient inscrits au procès-verbal.—R. Voulez-vous dire tous les règlements qui concernent les mouvements du bétail en Grande-Bretagne?

Q. Non, à partir d'ici.—R. Je vais indiquer au sténographe quelle partie il doit inclure dans son rapport.

M. Sales:

Q. Après les six premiers jours, peut-on conduire les animaux ailleurs?—R. Oui, tout comme les animaux anglais.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Leur fait-on subir un examen ou une inspection pendant ces six jours?—R. Oui, mais d'une manière générale. S'il n'y a pas de rapport défavorable—on les inspecte continuellement. Au moins ils sont sous...

Le PRÉSIDENT: Observation.—R. C'est cela. Quelqu'un les surveille continuellement et fait rapport.

M. Caldwell:

Q. Est-ce que cela s'applique aux animaux que l'on désire abattre immédiatement, ou seulement aux animaux que l'on veut engraisser?—R. A ces derniers seulement. Les règlements concernant les animaux que l'on importe en vue de les abattre pour la boucherie n'ont pas été changés. Ce sont toujours les mêmes. On transporte continuellement des animaux de boucherie.

Q. Les animaux gras doivent-ils être abattus au port d'arrivée?—R. Oui, à Glasgow et à Liverpool, et aussi autrefois à Londres, mais ce dernier endroit est maintenant fermé. Un bon nombre d'animaux sont expédiés de cette façon, des Etats-Unis aussi bien que du Canada.

Q. Ce système offre-t-il quelque désavantage pour le bétail canadien?—R. Oui, parce qu'on expédie un grand nombre d'animaux qui ne sont pas entièrement engraissés, le bétail est toujours plus ou moins endommagé par le transport. Si la traversée est rude, il arrive en mauvais état.

Q. Ces animaux sont-ils admis sous la dénomination de bêtes à engraisser?—R. Non, à moins qu'on ne les expédie comme tels. J'ai recommandé aux diverses associations devant lesquelles j'ai parlé jusqu'à présent, d'expédier notre bétail sous le titre d'animaux à engraisser; on aura alors deux issues, soit qu'on les engraisse ou qu'on les abatte. Si la demande pour les animaux de boucherie est bonne, on pourra les abattre immédiatement, si le prix offert est satisfaisant; mais on pourra aussi les vendre comme animaux à engraisser si la demande de ce chef est meilleure.

Je crois que tous nos animaux devraient être expédiés sous le titre d'animaux à engraisser afin que l'on puisse avoir les deux alternatives.

Q. Dans ce cas, docteur Grisdale, il n'y aurait pas d'alternative?—R. Non. Les animaux expédiés à ces ports doivent être abattus. A tous les ports où il est permis de débarquer des animaux à engraisser, rien n'empêche qu'on les abatte tout de suite après leur arrivée.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Si la demande n'est pas bonne, les exportateurs canadiens ne peuvent garder leur bétail et sont à la merci des rusés acheteurs anglais?—R. J'ai dit

que si la demande n'est pas bonne pour les animaux gras, on doit les abattre quand même dans les dix jours qui suivent leur arrivée, mais s'il y a une bonne demande pour les animaux à engraisser, on peut les vendre comme tels, pourvu qu'ils aient été exportés sous ce titre.

M. SALES: Mais il y a des abattoirs aux autres ports?—R. Oui, tous les parcs à bestiaux comportent des abattoirs, mais, même s'il n'y en avait pas, je ne vois aucune difficulté, parce qu'on peut obtenir un permis de transport dès la première journée et il est facile de les conduire à un abattoir.

M. Caldwell:

Q. Avez-vous dit que rien n'empêche d'abattre les animaux à engraisser immédiatement après leur arrivée?—R. Il n'y a rien qui s'y oppose.

Q. Etes-vous sûr de cela?—R. Oui.

Q. Pourquoi ne pourrions-nous pas surmonter la difficulté en expédiant nos animaux sous le titre de bétail à engraisser.—R. C'est ce que j'essaie de vous dire et c'est ce que je recommande.

Q. Rien ne s'oppose à cette méthode de procéder?—R. Pas que je sache. J'ai étudié la question à fond et je ne connais aucun obstacle.

Q. Le seul avantage qu'il y aurait à expédier des animaux gras, c'est que les règlements n'ont pas été modifiés, n'est-ce pas?—R. Oui, si on expédie le bétail sous la désignation d'animaux gras, il faut s'en tenir à cela. Le seul avantage, c'est qu'on peut les expédier de Portland, ou des autres ports américains. Si on les expédie comme animaux à engraisser, ils doivent passer par Saint-Jean ou Halifax, à l'heure actuelle.

M. Sales:

Q. N'est-il pas vrai qu'une grande partie du bétail désigné sous le nom "d'animaux gras" est gardé et engraissé?—R. Si j'en juge par ce que j'en ai vu, il y aurait avantage à nourrir une grande partie des animaux gras pendant quelques semaines encore avant de les abattre. C'est pourquoi je recommande qu'on les expédie sous le titre d'animaux à engraisser.

M. Caldwell:

Q. Dans tous les cas, le voyage est dur pour ces animaux; ils maigrissent ordinairement?—R. Non, ils gagnent plutôt en pesanteur.

M. Sales:

Q. A ce sujet, il se présente une question importante. J'étais autrefois dans le commerce des viandes et j'en connais quelque chose. La viande provenant d'animaux arrivant d'un voyage est plutôt de couleur noire; elle n'est pas aussi saignante et ne paraît pas aussi bien que la viande des animaux élevés en Angleterre. C'est ce que nous appelions "le carmin" (*bloom*). Cinq ou six semaines suffisent pour redonner le carmin à nos animaux canadiens et pour que leur chair reprenne cette belle apparence qui les placera sur le même pied que le bétail anglais?—R. Je crois que cette opinion est très correcte.

Q. J'ai abandonné ce commerce depuis vingt-sept ans, mais je crois que les conditions sont encore les mêmes.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Je crois qu'il y a une grande différence entre les animaux classés comme animaux gras aux Etats-Unis, qui pèsent de 700 à 800 livres, et ceux de la Grande-Bretagne, dont le poids varie de 1,100 à 1,200 livres?—R. La différence n'est pas aussi grande, le poids de ces derniers est d'environ 1,000 livres.

[Dr J. H. Grisdale.]

M. Caldwell:

Q. Avant de passer à un autre sujet, ne serait-il pas possible d'expédier les animaux de Montréal, avec les règlements actuels?—R. J'ai dit qu'à "l'heure actuelle", nous ne pouvons pas faire d'expéditions de Montréal.

M. McKay:

Q. On ne peut faire d'expéditions de Montréal pendant les mois d'hiver.

M. Caldwell:

Q. Et pendant les mois d'été?—R. Oui.

Q. Il n'y a rien dans les règlements qui s'y oppose?—R. Non. J'ai dit "à l'heure actuelle". Il y a trois ports ouverts pour l'expédition des animaux gras et le trajet est moins long pour aller à Portland et Boston, que pour se rendre à Saint-Jean et Halifax. Il y a aussi plus de bateaux disponibles à ces ports. Mais pour les animaux à engraisser, il n'y a que deux ports. Si les animaux sont prêts à l'abatage, l'expédition peut se faire de tous les ports de l'Atlantique.

Q. N'est-il pas vrai que tous les animaux gras sont expédiés pendant les mois d'été?—R. Je crois que la plus grande partie de ces animaux sont expédiés pendant les mois de mars et avril, peut-être aussi en mai.

Q. Et les animaux gras?—R. Oui, ainsi qu'en août et septembre et particulièrement en octobre; quelquefois aussi en novembre. La demande était considérable l'automne dernier et si nous avions pu expédier nos animaux à ce moment, nous les aurions vendus facilement.

Le président:

Q. Pourriez-vous donner des renseignements au comité au sujet du coût relatif des expéditions par les ports de Saint-Jean et Halifax, ou par Portland? —R. Non.

Q. Maintenant, en ce qui a trait aux ports ouverts, ou aux ports d'arrivée, voici un mémoire spécifiant les conditions déterminées par le ministère pour les endroits où l'on débarque le bétail d'outre-mer.

> " Les endroits de débarquement en Grande-Bretagne pour les animaux provenant d'outre-mer doivent répondre aux exigences suivantes du ministère de l'Agriculture et des Pêcheries, pour les fins de l'administration de la loi des maladies des animaux et des règlements connexes promulgués par le ministre:
>
> 1. Il doit y avoir des cours ou parcs de réception où les animaux de chargements différents peuvent être détenus et examinés de temps en temps par un inspecteur vétérinaire du ministère. Ces parcs ou cours doivent être contigus au débarcadère, ou il doit y avoir une allée, ou un autre moyen d'accès, conduisant directement du débarcadère aux parcs ou cours de réception. L'allée ou les autres moyens d'accès doivent servir exclusivement au passage des animaux débarqués conformément aux ordonnances, et doivent être clôturés afin qu'aucun animal ne puisse s'échapper.
>
> 2. Le terrain entier servant aux fins du débarcadère doit être enclos complètement d'une haute clôture et doit servir exclusivement pour les fins visées par les ordonnances.
>
> 3. Toutes les parties des parcs ou cours de réception employées pour les animaux, ainsi que les allées et les autres moyens d'accès, doivent être pavés de façon à pouvoir être nettoyés par un lavage à grande eau.
>
> 4. Les parcs de réception doivent être couverts afin d'abriter les animaux. Ils doivent être éclairés suffisamment, et être dotés de l'éclairage artificiel. Les édifices doivent aussi être drainés et ventilés et pourvus d'un service d'eau.

5. Il doit y avoir dans les limites des terrains de débarquement un abattoir susceptible d'être utilisé au besoin pour l'abatage de tous les animaux qui se trouvent dans l'enclos à un moment donné, si la chose est nécessaire.

6. Le lieu de débarquement doit aussi comprendre dans ses limites des compartiments pour isoler les animaux malades, et un dépôt pour le fumier.

7. Le lieu de débarquement devra être aménagé pour que l'on puisse attacher, nourrir et abreuver les animaux pendant leur séjour en cet endroit. Il devra y avoir un magasin pour le fourrage, d'une capacité suffisante pour contenir les provisions d'une semaine, afin de prévoir à une interruption du service.

8. Il devra y avoir des quartiers pour les inspecteurs vétérinaires du ministère, qui sont chargés de l'examen des animaux pendant leur séjour dans les parcs ou cours de réception.

9. La compagnie du chemin de fer, ou la commission du port, selon le cas devront nommé un surintendant responsable du lieu de débarquement, à qui l'inspecteur vétérinaire du ministère pourra soumettre toutes les questions concernant l'administration du débarcadère.

Telles sont les conditions relatives aux parcs à bestiaux. Vous m'avez demandé où l'on peut débarquer le bétail et, à ce sujet, j'ai reçu la communication suivante du ministère de l'Agriculture et des Pêcheries de la Grande-Bretagne. Cette lettre a été transmise par le Haut commissaire et est adressée à M. Larkin. Elle nous a été référée à titre de renseignement et c'est une réponse directe à vos questions.

" Relativement à la demande que vous nous avez adressée, afin d'obtenir une définition de la situation concernant les ports et les débarcadères pour les animaux importés, je me fais un plaisir de vous communiquer tous les renseignements que je possède:—

(1) Le gouvernement n'est ni propriétaire, ni locataire, de quais pour la réception des animaux importés. Ce sont des entreprises privées.

(2) Ces entreprises étaient autrefois ordinairement contrôlées par les compagnies de chemins de fer des ports, ou par les autorités locales intéressées dans le commerce d'importation des animaux. Elles sont entièrement responsables de l'établissement des lieux de débarquement et du côté financier de ces entreprises. Le ministère ne fait que leur accorder des permis par ordonnances, en leur imposant naturellement certaines conditions en vue de prévenir l'introduction de maladies, ou leur propagation s'il arrivait par malheur qu'il s'en introduise. Le ministère exerce aussi certains droits relativement aux taxes qui peuvent être imposées. Je vous inclus une copie de ces conditions."

C'est ce que je vous ai déjà lu.

(3) Relativement au commerce actuel (c'est-à-dire, antérieurement à la loi d'importation des animaux de 1922), certains ports étaient équipés en vue de l'importation des animaux de boucherie (en vertu de l'ordonnance concernant les animaux étrangers). Ces ports sont les suivants:

Ports	*Noms et adresses des occupants*
Birkenhead	Commission du port et des quais de la Mersey, Bureaux des docks, Liverpool.
Glasgow	La Corporation de Glasgow, Bureaux de la ville, Glasgow.
Manchester	The Manchester Ship Canal Company, Manchester.

Il faut cependant ajouter le port de Dundee à cette liste, parce que nous savons de source certaine qu'on prépare actuellement à cet endroit un quai destiné exclusivement à recevoir le bétail canadien. Voici le nom et l'adresse des occupants: Commission du port de Dundee, Dundee.

J'ai reçu un câblogramme d'Angleterre que la commission du port de Dundee dépense actuellement £50,000 pour faire des préparations en vue de l'importation d'animaux du Canada.

"A l'exception de Dundee, les autres ports, étant établis depuis longtemps, pourraient recevoir le bétail canadien aussitôt qu'on aura parachevé l'organisation départementale nécessaire pour la surveillance de ce commerce. Comme nous vous l'avons expliqué au cours d'une entrevue, cette organisation, dépendant en grande partie de la sanction de la Trésorerie, ne peut être complétée en quelques jours, comme le supposent certaines personnes peu au courant des rouages de l'administration. Je puis cependant vous assurer que le règlement de la question se fera avec toute l'expédition possible.

(4) En sus des ports ci-haut mentionnés, le ministère a appris que d'autres ont mis à l'étude la question d'établir des quais à bestiaux, aux endroits suivants:

Port	*Noms et adresses des occupants*
Bristol (Avonmouth)	Comité des quais de Bristol, Queen Square, Bristol.
Cardiff	The Great Western Railway Company, Gare de Paddington.
Falmouth	La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, Charing Cross, S.W.
Harwich	The London and North Eastern Railway Co., Gare Marylebone, N.W.I.
Leith	La Commission des quais de Leith, Leith.
Londres (Deptford)	La Corporation municipale, Guildhall, E.C.
Newcastle	La Corporation de Newcastle, Newcastle.

Il est évident que ces corporations décideront la question sur une base financière."

J'ai apporté une carte de la Grande-Bretagne qui vous donnera une idée de la situation de ces différents endroits.

Le PRÉSIDENT: Veuillez les indiquer, en commençant par Dundee, sur la côte nord-est.

[Dr J. H. Grisdale.]

M. Sales:

Q. Il y a une grande distance où il n'y a pas de port, sur la côte sud?—R. Il y a Falmouth, et les ports de Londres ou de Harwich ne sont pas très éloignés. Il est facile de se rendre à Bristol et à Cardiff sur la côte sud.

"La plupart des intéressés ont demandé au ministère si, après qu'ils auraient encouru les frais d'établissement des quais et des débarcadères, on pourrait leur garantir un commerce d'importation de bestiaux suffisant pour payer un intérêt raisonnable sur leurs déboursés. Ces dépenses sont nécessitées soit pour la construction d'édifices, soit pour du dragage, et quelquefois même pour ces deux fins. Il est évident que le ministère ne saurait répondre à cette question, qui s'adresse plutôt aux exportateurs canadiens, ou au ministère du gouvernement canadien chargé de veiller à l'exportation du bétail.

En conséquence, je vous suggérerais de vous mettre en communication avec les autorités des ports mentionnés plus haut, afin de discuter les possibilités et les probabilités. A titre de renseignement, je puis vous dire quelle est leur attitude, comme je l'ai comprise. On se dit: "S'il se fait une importation régulière de bestiaux canadiens, mais que le nombre d'animaux ne dépasse pas, disons 1,000 ou 2,000 animaux pour chaque port, même si l'importation est distribuée également entre les différents ports, nous ne nous sentons pas justifiés de dépenser les sommes d'argent nécessaires à l'installation d'un quai pour le bétail importé, bien que les conditions requises au sujet de l'équipement, etc., soient très raisonnables." On voudrait aussi avoir quelque assurance que le commerce canadien va durer et que, pour des raisons de commodité, on ne dirigera pas la plus grande partie du bétail vers certains ports, comme Birkenhead et Glasgow. On craint que les commerçants canadiens trouvent plus pratique et plus économique de débarquer leur bétail à un ou deux ports seulement, d'où ils pourraient le distribuer dans toute l'Angleterre et l'Ecosse, rendant ainsi inutiles les déboursés faits aux autres ports, qui subiraient une perte sèche. Vous comprendrez facilement par ce qui précède, que le problème n'est pas aussi simple que pourraient le supposer des gens qui ne sont pas au courant de la situation.

Vous vous souvenez sans doute que lorsque je vous ai rencontré, avec sir Daniel Hall, nous vous avions dit qu'une députation de la corporation municipale de la ville (Londres) devait venir au ministère un ou deux jours plus tard, et que nous vous communiquerions le résultat de de cette entrevue. Cette députation est venue aujourd'hui et voici ce dont il a été question:

L'ancien quai de Deptford n'est pas disponible actuellement parce qu'il sert à d'autres fins; même s'il était libre, il faudrait des dépenses considérables pour le rendre utilisable. La députation désirait savoir si le ministère sanctionnerait l'emploi d'un marché intérieur comme lieu de débarquement. Nous croyons cependant que la loi ne permet pas l'acceptation de cette proposition, qui créerait une situation indésirable. Pour le moment, je ne crois pas que la ville de Londres puisse importer de bétail, à moins qu'on ne décide de faire les dépenses voulues pour aménager un quai approprié, ou pour restaurer l'ancien, ce qu'on ne veut pas faire. Comme vous le voyez, la question se résume en un problème financier pour les autorités du port, et je doute fort qu'elles consentent à faire les déboursés voulus, si l'on ne peut leur garantir un certain volume de commerce.

[Dr J. H. Grisdale.]

Si je puis vous fournir quelque autre renseignement, je suis à votre disposition.

Nous avons étudié cette question des ports et nous sommes convaincus que les différents ports que j'ai mentionnés sont très désireux de recevoir notre bétail. La question de l'aménagement nécessaire est très importante. Il faut beaucoup d'argent. Par exemple, le port de Newcastle était censé être ouvert, mais lorsqu'on en est venu à faire enquête, on a constaté qu'il en coûterait d'abord quelque £8,000 en travaux de creusage et j'oublie quelle somme pour la surveillance du débarquement des animaux. On a abandonné le projet, de sorte que le port de Newcastle ne sera pas ouvert, d'ici quelque temps du moins, bien que le ministère l'ait inclus dans sa liste.

Le président:

Q. Quels ports seront ouverts le 1er avril pour recevoir notre bétail?—R. Dundee, Glasgow, Birkenhead et Manchester, je crois. Nous sommes pratiquement certains de ces quatre-là. Un télégramme nous apprend que si Dundee n'est pas ouvert dès le début de la saison, il ne tardera pas à l'être. Bristol et Cardiff font aussi des préparatifs et seront ouverts bientôt. Du moins, l'un d'entre eux le sera.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Combien de têtes de bétail vous attendez-vous de faire transporter la première année?—R. Vous voulez dire dans les douze premiers mois?

Q. Oui. Diriez-vous 100,000?—R. Peut-être.

Q. Avez-vous des facilités de transport pour un aussi grand nombre?—R. Nous ne les avons pas en perspective actuellement. Nous n'avons pas pu obtenir ce renseignement, mais un de nos hommes qui s'occupe de cette question dans le moment, sera ici la semaine prochaine. Il sera en mesure de vous exposer la situation beaucoup plus en détail que je ne le saurais le faire aujourd'hui.

M. Sales:

Q. Je présume que vous faites ou que vous avez peut-être déjà fait une étude des endroits où l'on pourrait expédier notre bétail?—R. Oui.

Q. Prenons la côte orientale.—R. Il y a Dundee, Leith et Newcastle.

Q. Je veux parler de la côte orientale de l'Angleterre.—R. Il y a Harwich. Sur la côte orientale, il y a Dundee, Leith, Newcastle, Harwich et Londres.

Q. Prenons le comté de Norfolk. Il se cultive une énorme quantité d'orge dans cette région. Harwich serait l'endroit tout désigné pour le débarquement du bétail destiné à cette région?—R. Oui.

Q. Il s'agit du bétail qui arriverait l'automne pour hiverner?—R. Oui.

Q. En Angleterre, les saisons correspondent aux nôtres. L'époque des moissons y est la même qu'ici et il n'en est pas autrement en Ecosse. Mais il y aurait perte à expédier les animaux à Liverpool et à les transporter à Harwich par chemin de fer?—R. Cela serait un peu coûteux. Les taux des chemins de fer là-bas sont plus élevés qu'ici.

Q. Je suppose que vous prendrez toutes ces choses en considération en conseillant la route à suivre?—R. Nous ne pouvons contrôler cela. Nous ne pouvons pas dire à un expéditeur: "Vous feriez mieux d'aller à Harwich, à Dundee ou à Leith." Il va où bon lui semble.

Q. Mais vous pouvez le conseiller?—R. Nous pourrions le conseiller.

Q. Je crois que cette question mérite d'être étudiée.—R. Je puis dire que l'importation de notre bétail a soulevé un intérêt considérable en Angleterre. Nous en avons beaucoup entendu parler ici, et les compagnies de navigation, à Montréal, encore davantage. M. Coates m'a appris l'autre jour que l'intérêt et

[Dr J. H. Grisdale.]

l'excitation causés outre-mer étaient immenses. On croirait que nous allons expédier un million d'animaux, mais je ne prévois pas que nous puissions en expédier autant, de sorte que quelques-uns vont se trouver désappointés. Ceux qui escomptent de grandes choses sont les commerçants. Ils sont très nombreux, là-bas, et très actifs. Pour vous donner une idée de ce que font quelques-uns d'entre eux, voici un plan que j'ai reçu il y a quelques jours et qui montre les préparatifs effectués par un homme—effectués n'est peut-être pas le mot juste—un plan indiquant les préparatifs qu'il se propose de faire. Cet homme est le président d'une organisation coopérative intéressée à cette importation. Il se propose d'établir à Pakenham les parcs indiqués sur le plan.

M. Sales:

Q. C'est la région dont je parlais?—R. Oui. C'est dans le comté de Norfolk. Mais, sans doute, il lui faudrait recevoir son bétail au port le plus proche, c'est-à-dire à Harwich.

M. Sales:

Q. Oui.

Le TÉMOIN: Cette firme, ou plutôt cette organisation tient beaucoup à ce que ce bétail passe par ses mains. Elle tient à l'amener d'ici à ses parcs de distribution. Dans cette partie du pays, on tient à recevoir le bétail à l'automne.

Q. Oui?—R. Je pourrais dire,—il me reste très peu à dire touchant les facilités de transport ou autre chose,—lorsque je me trouvais en Grande-Bretagne, en octobre, j'ai tenu à visiter les fermes où l'on recevait des animaux mi-gras importés d'Irlande. A quelques exceptions près, j'ai trouvé le bétail irlandais en bien meilleur état que la moyenne de nos bestiaux. Il n'était pas supérieur à tout ce que nous produisons, mais mieux que notre moyenne. Par conséquent, si nous voulons soutenir la concurrence du bétail irlandais, il nous faudra choisir avec soin les animaux que nous expédions, ou nous passerons pour expédier des animaux inférieurs à ceux de l'Irlande, et la demande de nos bestiaux tombera. Nous devons donc apporter tout le soin possible dans le choix des animaux que nous expédions. Malheureusement, le gouvernement ne peut faire autre chose que de recommander fortement à l'expéditeur d'envoyer de bons animaux. Mais je crois que celui qui aura envoyé des animaux inférieurs ne le fera pas deux fois. Il pourra tout de même nuire au commerce. Nous recommandons fortement qu'on n'expédie que de bons sujets, pour commencer.

M. Sales:

Q. J'abonde dans votre sens. C'est ce qui arrive. Le commerçant ira à Liverpool, Birkenhead ou Glasgow, et s'il ne peut acheter ce que demandent ses clients, il n'y retournera pas. Nous pouvons facilement faire ou défaire la réputation du bétail canadien pour des années par les envois que nous ferons au début. Un commerçant ne prendra pas le temps de faire cent milles de chemin, s'il n'est certain d'acheter quelque chose de bon. Si nous expédions des animaux inférieurs, ce sera une très mauvaise chose.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, à moins qu'on n'ait autre chose à me demander, c'est tout ce que j'avais à dire.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du coût du transport? De Winnipeg à Liverpool, par exemple.—R. Oui; au taux actuel, ce serait environ $45 ou $50 par tête.

Q. Cela nous exclut complètement de la concurrence?—R. Cette somme couvre toutes les dépenses jusqu'à ce que l'animal ait passé ses six jours et soit arrivé sur une ferme, en Grande-Bretagne.

Q. Prenons un bœuf de 1,200 livres. Qu'en aura-t-on sur le marché?—R. Actuellement, il rapporterait environ £25.

Q. Je crois que le change est d'à peu près $4.75.

Le TÉMOIN: Un peu moins.

M. Sales:

Q. Si l'on enlève $45 de cette somme, il ne reste pas grand'chose.—R. Le prix pourrait être un peu plus élevé. Le poids désiré est entre 1,000 et 1,150 livres. Un bœuf de 1,100 livres rapporterait à peu près cela.

Q. Moins de $100?—R. Non, plus de $100.

M. CALDWELL: Environ $119.

Le TÉMOIN: Oui.

M Caldwell:

Q. Quel est le coût du transport?—R. Je crois que le moins que l'on puisse payer, toute dépense comprise, est $45.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous dire ce que cela signifie pour l'éleveur de la Saskatchewan?—R. Le transport jusqu'à Winnipeg, coûte environ un sou.

Q. C'est $10 de moins, et il ne reste plus que $64?—R. $64 ou $65; pour un animal de deux ans et demi à trois ans.

M. SALES: Cela n'est pas très encourageant.

M. HAMMELL: Les conditions ne sont pas très encourageantes au pays non plus.

M. Elliot:

Q. Cela s'applique seulement aux animaux mi-gras, non finis?—R. Non. Si l'animal est un peu gras, ou à moitié engraissé, il rapportera davantage.

Q. Combien?—R. Cela dépendrait de son degré d'engraissement. Peut-être £5 de plus. On les achète, là-bas, pour ce qu'ils valent. Tout dépend de la sorte et de l'état de l'animal. Chaque animal rapporte le prix qui lui convient. Par exemple, j'ai vu un troupeau de bétail irlandais près de Nottingham—je crois qu'il y avait une soixante d'animaux. Sur ce nombre, 55, soit 90 pour 100 étaient en bon état, mais les cinq ou six autres étaient de vraies vaches maigres comme on en peut voir dans les pires endroits du Canada. Toutefois, c'était l'exception.

M. Sutherland:

Q. Il n'est pas nécessaire de les classer pour l'acheteur d'outre-mer?—R. Non. Il connait la valeur d'un animal en le voyant. Il peut toiser une bête en un clin d'œil.

M. Elliot:

Q. Ne croyez-vous pas qu'il va se développer toute un industrie en Grande-Bretagne? Que des cultivateurs achèteront nos bestiaux pour les garder sur leur ferme quelques semaines ou un mois et les revendre sur les marchés anglais?—R. Je le crois. C'est pourquoi je conseille d'envoyer des animaux mi-gras.

Q. Quelle sera la différence dans le prix des animaux?—R. Il y aura une grande marge.

Q. Obtiendra-t-on davantage?—R. Oui.

M. Caldwell:

Q. C'est l'espoir de notre marché?—R. Oui, et celui du marché de là-bas, parce que le cultivateur anglais voit une bonne occasion de transformer un vulgaire animal canadien en un bœuf anglais de choix et de le vendre comme tel. Il peut très bien y trouver son compte.

M. Elliot:

Q. Nous ne tenons pas à ce qu'il prenne tout le profit?—R. Pour vous donner une idée, j'ai vu sur le marché de Smithfield, du bœuf canadien se vendre huit ou neuf sous, du bœuf tué à Liverpool et du bœuf gelé du Canada expédié de Toronto se vendre six *pence,* tandis que le bœuf anglais se vendait douze ou treize *pence* Vous voyez la différence.

M. Sales:

Q. C'est très cher, tout de même, docteur.—R. C'étaient les prix courants, ce jour-là.

Q. Exactement, et c'est très cher.

M. CALDWELL: Je crois que le but du docteur Grisdale est de montrer la différence entre le bœuf britannique bien au point et le bœuf canadien.

M. SALES: Oui, mais je veux que nous songions au retour des conditions normales, afin de savoir si nous pouvons créer une industrie du bétail dans ce pays.

Le TÉMOIN: A cette époque, dis-je, sur le marché de Smithfield, le bœuf se vendait £18 et £19 pour un poids de 1,100 livres.

M. Sales:

Q. C'est très cher?—R. Vous ne diriez pas que c'est cher, £19 pour un bœuf de 1,100 livres.

Le président:

Q. M. Sales a parlé, docteur Grisdale, du transport d'un animal de la Saskatchewan au marché britannique, à Liverpool. Il se fait beaucoup d'élevage dans l'est du Canada?—R. Cela comporterait une réduction de $10 ou $12.

L'hon. M. SINCLAIR: Le transport océanique coûte $20, je crois.

Le TÉMOIN: Je crois que c'est $20. J'ai entendu dire que d'aucuns vendaient à $22.50; est-ce aussi élevé que ce dont vous avez entendu parler?

M. HAMMELL: Par l'intermédiaire de quelques-uns de ces courtiers dont on entend parler.

Le TÉMOIN: Je suppose.

Le président:

Q. L'hon. M. Sinclair s'est informé d'un expéditeur. M. Elliott nous a donné son nom. C'est un M. Brown qui demeure sur la route Preston, près de Galt. Le connaissez-vous?—R. Oui.

M. ELLIOT: Nous avons cru à propos de le faire venir ici comme témoin; il est dans les affaires depuis des années.

Le président:

Q. Y a-t-il d'autres points que vous aimeriez à discuter?—R. Non.

M. STANSELL: M. Sales parlait d'un bœuf de 1,100 livres dont le prix était d'environ $64. Je voudrais demander à M. Sales s'il peut, à l'heure actuelle, élever un pareil bœuf pour $64. Je crois que c'est à cela qu'il voulait en venir et j'aimerais à lui poser cette question.

M. SALES: Voici où je voulais en venir. Pouvons-nous réellement recommander à nos gens de l'Ouest canadien de se lancer sérieusement dans l'industrie du bétail dans l'espoir de jouir d'un marché profitable et permanent? Sinon, il ne faudrait pas les encourager à construire des silos, des bâtiments, à changer leur mode de culture et le reste. Je voudrais que vous supposiez un retour aux conditions normales, Docteur, parce que, j'en suis convaincu, cette viande ne

[Dr J. H. Grisdale.]

restera pas, ne saurait rester aux prix qui se payent actuellement en Grande-Bretagne. Prenons notre bœuf de 1,200 qui habille à 60 pour 100. C'est un bon animal?—R. Oui.

Q. Un animal de 1,200 livres pèse 720 livres une fois habillé. Cela rapporterait, en chiffres ronds, $100. Et en retranchant $40, il resterait $60?—R. Si le prix des animaux et des autres choses baisse, le coût du transport ne baissera-t-il pas, de même que tout ce qui s'y rapporte?

M. Stansell:

Q. J'ai demandé si, dans les circonstances actuelles, vous pouviez produire ce bœuf pour $64. Voici pourquoi. Si les conditions changent là-bas, je présume qu'elles changeront ici.

M. Sales: Non. Je dirais qu'il y avait plus de profit il y a quelques années à $40 qu'il n'y en aurait aujourd'hui à $60, pour cette raison-ci. Nous pouvions nourrir tout le bétail que nous possédions à cette époque, parce que les terres étaient presque sans limites. Mais maintenant, chaque terre est enclose. Puis il y a la question des impôts. Nous payions alors $5 par quart de section. Aujourd'hui, c'est $18, et toutes les terres sont occupées. Notre argent est placé dans ces terres et, une fois les impôts payés, comme je l'ai dit, ce qui coûtait $40, il y a quelques années, coûte aujourd'hui $60.

M. Caldwell: Je crois que nous nous éloignons de la question.

M. Hammell: Je le crois également. Nous avons unanimement décidé hier d'étudier la question du transport. Nous voici revenus à celle de la production que j'avais suggérée d'abord.

Le président: Nous devions examiner la question des frais de transport, mais ni le docteur Grisdale ni M. Arkell n'ont les renseignements désirés dans le moment. Alors nous procédons avec ce que nous avons.

M. Caldwell: Oui, mais nous ne devions pas traiter de la production aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, M. Grisdale. Pourrions-nous maintenant entendre M. Arkell; je comprends qu'il a des renseignements spéciaux à nous donner.

M. H. S. Arkell, commissaire de l'industrie animale au ministère de l'agriculture, est appelé et interrogé.

Le Président:

Q. Quel est votre rôle dans le ministère, M. Arkell?—R. Je suis chargé du travail relatif à l'industrie animale, monsieur le président.

Q. Commissaire de l'industrie animale?—R. Oui.

Q. Il est peut-être préférable que vous fassiez votre exposé avant que nous vous interrogions.

Le témoin: Je n'ai appris que ce matin, monsieur le président, que vous désiriez un exposé et je ne sais trop dans le moment quelle forme donner à cet exposé.

Le président: Nous espérions pouvoir traiter de la question des frais de transport, mais nous n'avons vraiment pas donné au ministère un délai suffisant pour vous permettre de rassembler vos matériaux. Mais nous avons compris, d'après ce que nous a dit le docteur Grisdale, que vous aviez à communiquer au comité, des faits que vous jugez utiles et que, j'en suis sûr, le comité sera heureux de connaître. Suivez la méthode qu'il vous plaira dans l'exposé de ces faits.

L'hon. M. Tolmie: Je puis peut-être aider le témoin. Prenons les remarques de M. Sales à propos de l'estimation du prix que nous pouvons obtenir pour ces bœufs, outre-mer. Je ne crois pas qu'il ait mentionné les issues. Que valent-elles?

Le PRÉSIDENT: D'abord, les vendons-nous à part ou la somme de £21-0-0 comprend-elle tout?

L'hon. M. TOLMIE: C'est le prix de vente du bœuf, y compris ce que l'on appelle les issues.

M. SALES: Lorsque l'acheteur prend animal, il achète tout; il calcule le prix de l'animal sur le marché.

L'hon. M. TOLMIE: C'est-à-dire lorsque la bête est tuée, après son arrivée en Grande-Bretagne. Mais le commerçant qui achète l'animal entier ne calcule-t-il pas les issues?

Le TÉMOIN: Les issues, ou le calcul de leur valeur, sont un important facteur dans l'évaluation du prix du bétail, outre-mer. Comme le docteur Tolmie le sait, la cote, à Glasgow, en général, est pour le tout.

Le président:

Q. Que veut-on dire par cette expression? Je crois que c'est ce que le docteur Tolmie voulait savoir.—R. Le tout veut dire que si les deux côtés habillés valent, par exemple, neuf pence la livre, la valeur des issues s'ajoute à cette cote. Ce sera, par exemple, un demi penny par livre. Alors la valeur totale est l'addition de ces deux valeurs, soit neuf pence et demi la livre. La suggestion du docteur Tolmie se rapportait à la valeur des issues sur les marchés anglais où il y a une forte demande pour les produits de ce genre. Cela ajoute sensiblement à la valeur du bœuf et représente une marge appréciable entre le prix réalisable en Grande-Bretagne, vu cette demande d'issues fraîches, et son prix dans l'ouest, puisque la demande d'issues est limitée au Canada. Si on les exporte, il faut les faire geler et les vendre dans un état très peu satisfaisant. C'est comme le bœuf gelé comparé au bœuf frais tué. C'est d'un piètre coup d'œil—du foie gelé, par exemple; mais il y a une grosse demande, dans les classes pauvres, pour les issues fraîches, qui ont une valeur considérable, outre-mer. Je crois que c'est le point que voulait signaler le Dr Tolmie.

M. Caldwell:

Q. Le demi-penny par livre comprend-il la peau et le reste?—R. Cela varie entre une demi-penny et un penny et un farthing par livre.

Q. C'est un demi-penny calculé sur l'animal entier?—R. Oui, pour chaque livre de l'animal entier.

M. SALES: Là-bas, on emploie l'estomac, que nous jetons ici. Je veux dire le gras-double. J'en ai vendu des centaines à $1.25 chacun—5 shillings.

L'hon. M. TOLMIE: Emploie-t-on la panse?

M. SALES: Non, mais le commerce du gras-double et des pieds est très considérable là-bas. Les gens fout bouillir cela et s'en font un aliment. Des pieds, on obtient l'huile de pied de bœuf. Tout sert, depuis la tête jusqu'à la queue, en Angleterre; voilà pourquoi nous pouvons rejoindre les deux bouts dans l'Ouest canadien.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez maintenant faire votre exposé général, M. Arkell.

Le TÉMOIN: Je crois que je puis donner un exposé assez complet des changements qui ont lieu dans le pays, relativement au développement de notre industrie bovine, en vue de l'accroissement probable de notre commerce d'animaux mi-gras. Je pense que cela peut intéresser et je crois pouvoir exposer cette question au complet en donnant des comparaisons de valeurs basées sur les frais de transports. La question du transport se résume, pour une bonne part, à celle de la disponibilité de l'espace sur les navires. C'est un point qu'il faudrait traiter, je crois. Il s'est fait un travail considérable pour le développement de l'industrie des animaux mi-gras ou des animaux maigres l'an dernier. Pour le démontrer, je

[M. H. S. Arkell.]

dirai qu'en 1921 les animaux mi-gras ou à l'engrais ont constitué 19 pour 100 du commerce total des animaux canadiens.

Le président:

Q. Le commerce d'exportation?—R. Non, du commerce domestique. En 1922, le commerce des animaux maigres a représenté 33 pour 100 du commerce total du Canada.

M. Caldwell:

Q. Pouvez-vous nous donner les pourcentages du commerce d'exportation et du commerce domestique respectivement?—R. Vous comprendrez, M. Caldwell, que jusqu'à présent nous n'avons exporté en Angleterre que des animaux engraissés, prêts pour la boucherie.

Q. Connaissez-vous l'étendue de ce commerce d'exportation avec les Etats-Unis?—R. Je puis vous procurer les chiffres, sur ce point, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais qu'on laisse le témoin faire son exposé et que les membres du comité prennent des notes, quitte à interroger ensuite.

M. CALDWELL: Je croyais que M. Arkell préférerait répondre à ces questions en cours de route, plutôt que de recommencer son explication.

Le président:

Q. Que préférez-vous, monsieur Arkell, faire votre exposé d'abord ou être interrogé en chemin?—R. Avec votre permission, j'aimerais faire mon exposé d'abord, si cela vous agrée. Ce changement de pourcentage que j'ai mentionné est dû à deux causes: d'abord une véritable liquidation du stock d'animaux en 1922, par suite des conditions financières devenues très désavantageuses en comparaison de celles de 1921. On peut aussi l'attribuer au développement de l'industrie en prévision de l'augmentation de notre commerce d'exportation d'animaux mi-gras. Ce développement s'est fait de deux manières: alimentation, pendant l'hiver, par les producteurs de grain de l'Ouest canadien, des animaux maigres achetés à la fin d'octobre, en novembre et au commencement de décembre, pour qu'ils atteignent le point ordinaire et qu'ils pacagent au printemps. C'est une des phases. L'autre est le commerce d'exportation considérable de l'ouest du Canada à l'ouest de l'Ontario, pendant la saison, à partir d'Edmonton, de Calgary, des autres endroits de la Saskatchewan et, surtout, de Winnipeg. Ces animaux sont maintenant à l'engrais dans l'ouest de l'Ontario—quelques-uns sont engraissés à forfait, d'autres ont été achetés, et si je ne puis vous donner de chiffres exacts, je puis dire que, depuis plusieurs années, on n'a jamais tant nourri d'animaux dans l'ouest de l'Ontario. Un certain nombre se sont vendus, à Edmonton, de 3½ à 4½ sous la livre, l'automne dernier. Et c'étaient de bons bestiaux. On les a engraissés, quelques-uns à forfait, dans l'Ontario, jusqu'à ce qu'ils valent de 5½ à 6 sous par livre, pour les vendre en mars ou en avril à 7½ sous la livre. D'autres ont été achetés et seront offerts en vente dans la dernière moitié de mars, en avril ou au commencement de mai. Je ne puis trop souligner les phases de notre commerce que j'ai indiquées. Elles montrent que, dans l'Ouest canadien, on abandonne la culture du grain pour s'occuper de plus en plus de l'élevage en hiver. Il y a aussi le procédé par étapes en vertu duquel on transporte les animaux de l'Ouest canadien dans l'Ontario, c'est-à-dire des régions de production aux régions d'engraissement, pour utiliser le grain et le fourrage de l'ouest de l'Ontario, afin de vendre les animaux comme mi-gras au printemps. Je répète que c'est là le mouvement le plus prononcé que nous avons enregistré en ces dernières années. Je me base sur les faits suivants: on estime que les frais, pour un bœuf de 1,000 livres expédié au marché anglais sont, en chiffres ronds, de $35 à Toronto, de $45 à Winnipeg et de $47 à Calgary. Cette estimation est basée sur les frais de transport océanique qui sont actuellement

[M. H. S. Arkell.]

de $20, et les frais de transport par terre, soit 29 sous à partir de Toronto, 85 sous à partir de Winnipeg et $1.14½ à partir de Calgary.

Le président:

Q. Par cent livres?—R. Oui. Deux repas donnés aux animaux venant de Winnipeg, quatre repas à ceux de Calgary, le parcage, le quaiage, l'alimentation et le reste, Montréal, $2. Alimentation et matériel, sur l'océan, $5.

M. Hammell:

Q. Vous n'avez pas dit combien de repas il faut donner à partir de Toronto?—R. On n'en donne pas, de Toronto à Montréal.

Q. Je veux dire si on les embarque à Montréal.—R. Oui. Je donne ceci comme représentant les frais jusqu'à Montréal. La vente et le reste, aux ports anglais, $6.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Quel est le total?—R. Il est de $35 à partir de Toronto, $44 à partir de Winnipeg.

Q. Tout cela est compris?—R. Oui. Ces données peuvent varier mais tel est le coût approximatif.

Les prix courants pour les animaux mi-gras, en Angleterre, est de £23 à £29, jusqu'à 22 mois; £16 à £23 jusqu'à 30 mois, et £23 à £29 pour les bœufs de 30 mois ou plus. Si l'on convertit ces valeurs en dollars, au taux actuel qui est de $4.76 par livre sterling, comme l'a indiqué le président, on obtient une valeur, pour des animaux d'un an, de $64 à $76.50; de deux ans, $86 à $110; et trois ans, de $110 à $137. Etablissons maintenant une comparaison basée sur le haut prix de $137 pour le bœuf canadien. Le plus haut prix qui pourrait se payer à Calgary pour ne pas perdre d'argent serait environ 8 sous; à Winnipeg, 8¾ sous et à Toronto, 9 sous. Le meilleur bœuf d'exportation se vend 9¾ sous à Toronto.

M. Sales:

Q. Etes-vous certain de ne pas vous tromper en disant 8¾ sous à Winnipeg et 9 sous à Toronto?—R. Oui, d'après l'état que j'ai en main.

Q. Vous ne pouvez les transporter de Winnipeg à Toronto pour ¼ de sou?—R. Je n'ai que cet état.

M. HAMMELL: La différence serait entre le trajet Winnipeg-Montréal et le trajet Toronto-Montréal.

LE TÉMOIN: Il y a une petite différence, là, mais je ne me l'explique pas dans le moment. En tout cas, la comparaison est bonne. Prenons la valeur moyenne des animaux de deux ans et de trois ans. Nous croyons que $110 est le prix moyen, le prix sur lequel nous pouvons baser nos calculs.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Vous prenez avantage des prix actuels du marché?—R. Oui.

Q. Allouez-vous un profit pour le commerçant?—R. Non, rien que du coût de la production. Nous ne parlons d'aucune marge pour les bénéfices.

Q. Vous comparez le coût au prix payé sur le marché anglais?—R. Oui. C'est cela.

Or, en comptant le coût, à $110, ce qui représente un prix de $5.75 à Calgary, de $6 à $6.25 à Winnipeg, et de $6.75 à $7 à Toronto—M. Sales avait raison; il y a une variation—plus le coût de l'exportation, mon argument est ceci: Un bœuf de 1,100 livres, dont la valeur est estimée à $110; sans compter les frais, vaudrait $5.75 à Calgary, $6 à $6.25 à Winnipeg et $6.75 à $7 à Toronto. C'est le calcul le plus approximatif que nous ayons pu faire pour

[M. H. S. Arkell.]

donner une comparaison basée sur les prix actuels. Les prix anglais que nous avons cités sont pour les animaux de première qualité dans tous les genres.

M. Elliott:

Q. Il y a un moment, vous avez parlé des animaux d'un an, de deux ans et de trois ans. Y a-t-il une différence dans les frais de transport océanique entre un animal d'un an et un autre de deux?—R. On peut parfois mettre quatre animaux dans l'espace de trois.

Q. Vous donne-t-on crédit pour cela?—R. Oui, si nous obtenons la permission de le faire. Autrement, le prix se calcule à tant la tête.

M. Hammell:

Q. Tant de pieds carrés par animal?—R. Oui. On ne permet pas toujours de faire cela. Cela dépend des règlements et de l'administration du navire, mais dans le cas des petits animaux, on le permet généralement.

Q. Vous pourriez peut-être en mettre cinq à la place de quatre?—R. Oui. Vous savez qu'autrement le coût est le même.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Ces prix sont basés sur le prix de vente en Angleterre?—R. Oui, monsieur.

Q. Quels sont les prix des bestiaux semblables, à ces trois endroits, à l'heure actuelle, sans tenir compte du commerce d'exportation?—R. Les prix actuels pour les animaux maigres au marché public de Toronto, sont de $5.75 à $7.

Q. Et à Calgary?—R. De $2.75 à $4.50, contre $5.75.

Q. Ce n'est qu'une comparaison?—R. Oui. Winnipeg, $3.50 à $5, contre $6 à $6.25.

M. Hammell:

Q. Cela a l'air de s'améliorer, en tout cas.

Le témoin: $5.75 à $7 à Toronto, contre $6.75 à $7.

M. Sales:

Q. Ne comparez-vous pas la plus haute qualité en Angleterre avec les qualités inférieures au Canada?—R. Cela se trouve dans le calcul que je vous ai donné. J'ai indiqué que les prix anglais étaient pour la meilleure qualité. J'ai également indiqué que les prix courants, pour les animaux maigres qui ne sont pas tout à fait en état d'être exportés, avec les variations de ces prix, étaient donnés plus bas, comme on le verra.

Q. Votre dernier prix semble indiquer qu'un embargo élèverait le prix, à Winnipeg, de $5.75 à $6.25, à Calgary.—R. Je crois avoir été clair.

L'hon. M. Tolmie: Ma question portait sur des animaux semblables, parce que les bestiaux qui s'exportent viennent de Toronto et de l'ouest de l'Ontario et ils représentent bien la qualité d'animaux appréciée ici, sur laquelle je vous ai donné les prix anglais. On comprendrait, je crois, que la comparaison est entre $5.75 à $7 à Toronto et $6.75 à $7 ici. Est-ce clair?

M. Sales:

Q. Quelle qualité prenez-vous, à Winnipeg?—R. C'est là que doit porter l'explication. La qualité d'animaux qui passe au marché de Winnipeg ou au marché de Calgary actuellement est la seule qualité offerte au marché de Toronto. C'est-à-dire qu'il y a une plus grande variation dans la qualité des animaux à Winnipeg ou à Calgary qu'à Toronto, et probablement que les qualités y sont inférieures. Alors, il est possible que les cotes ne soient pas aussi exactes.

Q. Voulez-vous nous donner les meilleurs prix à Winnipeg et à Calgary?—R. Je crois que je puis vous donner cela. Les meilleurs animaux de boucherie se vendent de $5.50 à $6 à Winnipeg.

Q. Et vous donnez $6 à $6.25?—R. Oui.

Q. Et à Calgary?—R. Le bœuf de boucherie, de choix, de $5 à $6; le bon bœuf, de $4 à $4.55. Ce n'est pas ce qu'on appelle le bœuf maigre; c'est plutôt un animal de bonne qualité. Il est coté comme je vous l'ai dit.

M. Sutherland:

Q. Des chiffres donnés par vous et par le Dr Grisdale indiqueraient que le cultivateur de l'Ontario fait de l'argent en "finissant" le bétail amené de l'Ouest, et que le cultivateur anglais fait un profit en "finissant" ceux qui viennent de l'Ontario.—R. Oui, je crois que c'est vrai.

M. Sales:

Q. Avez-vous fini votre exposé?—R. J'aurais quelque chose à ajouter, mais je vous ai peut-être retenus assez longtemps sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Prenez votre temps et exposez la question au complet. Nous ne sommes pas pressés.

Le TÉMOIN: Il importe de noter que le commerce de l'engraissage à point des animaux mi-gras, en Grande-Bretagne, s'améliore beaucoup. Il est ferme, dans le moment, en comparaison de ce qu'il était, par exemple il y a un mois, probablement parce que plusieurs éleveurs du vieux pays retardaient d'acheter là-bas leur approvisionnement dans l'espoir de pouvoir obtenir des bœufs canadiens à meilleur compte. Récemment, ils se sont aperçus qu'il pouvait y avoir, à ce propos, des problèmes qu'ils n'avaient pas prévus. Ils cherchent maintenant à acheter, et cela a causé une hausse des prix, avec ce résultat que le Canada peut en profiter, à moins que les éleveurs anglais n'aient pu obtenir ailleurs leur approvisionnement d'animaux maigres. Mais c'est peu probable. Il semble que le marché doive rester ferme deux ou trois mois.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Quel sera l'effet de l'arrivée des animaux canadiens sur le marché?—R. Personnellement, docteur Tolmie, je crois que, pour le moment, l'effet ne serait pas considérable, à moins qu'il n'en soit expédié beaucoup plus que nous nous y attendons.

M. Elliott:

Q. Monsieur Arkell, quel sera l'effet, en ce qui concerne les animaux maigres du Canada, si ces animaux mi-gras sont expédiés au marché anglais?—R. Celui-ci, monsieur Elliott. Je vais tâcher de m'exprimer aussi clairement que possible. Vous avez remarqué que les comparaisons prises à Toronto n'indiquent pas qu'il y ait une grande marge entre les prix obtenus sur le marché britannique et les prix que l'on réalise actuellement ici. C'est clair, n'est-ce pas?

Q. Oui.—R. La question se résume à ceci: les bestiaux étant expédiés de Toronto, comme ils l'ont été de l'Ouest, ce débouché pour le surplus d'animaux qui ne trouve pas de marché immédiat ici a pour effet d'empêcher la surabondance, sur notre marché et par conséquent de maintenir les prix suivant les conditions mondiales.

Q. En d'autres termes, le prix du bœuf maigre canadien augmentera?—R. Suivant quoi, monsieur Elliott?

Q. En comparaison du prix que nous avons payé dans le passé pour les animaux maigres.—R. Le prix du bœuf demi engraissé du Canada sera plus ferme que si nous n'avions pas trouvé ce débouché, même si la marge de profit paraît faible.

[M. H. S. Arkell.]

Le président:

Q. Un marché plus considérable tendra à maintenir l'uniformité des prix, n'est-ce pas?—R. Absolument.

M. Caldwell:

Q. Et augmenter la production?—R. Cela ne peut avoir d'autre effet.

Q. Cela ne créera pas une pénurie d'animaux maigres sur le marché canadien?—R. Je ne le crois pas. En fait, si nous n'avions pas ce débouché, étant donné la forte liquidation de l'automne dernier, la situation de notre marché serait très mauvaise.

M. Elliott:

Q. Ne pensez-vous pas que la liquidation de l'automne dernier soit due au fait que ce marché s'ouvrait?—R. En partie seulement.

Q. C'est pourquoi tant d'Ontariens se sont largement pourvus de ces animaux?—R. J'ai traité cette question au commencement. Si j'avais le temps de donner les chiffres et d'analyser le mouvement du commerce des bestiaux de toute sorte, vous verriez qu'il y a eu une véritable liquidation, au point de vue que vous avez mentionné.

M. Sales:

Q. Vous avez parlé du développement du commerce des animaux mi-engraissés de l'ouest du Canada à l'ouest de l'Ontario et de là en Angleterre. Avez-vous déjà songé qu'il pourrait y avoir un taux de transport direct comme pour l'industrie meunière?—R. Oui.

Q. On peut expédier le grain à Montréal à un taux direct, et il peut passer par n'importe quelle minoterie, du moment que le grain circule vers l'est, pour un sou le boisseau. Je comprends que le cultivateur de l'ouest de l'Ontario peut très bien finir l'engraissement mieux que nous ne le pouvons faire dans l'Ouest, parce qu'il cultive beaucoup de maïs et de foin. Si nous pouvions avoir un taux direct, cela n'aiderait-il pas beaucoup?—R. Oui, cette proposition s'est discutée à différentes reprises.

Q. Avec quel résultat?—R. Rien de tangible, jusqu'à présent.

Q. Je ne vois pas pourquoi l'industrie meunière aurait ces privilèges plutôt qu'une autre?—R. Je crois qu'il s'agit de maintenir l'identité des sujets expédiés et d'empêcher la fraude.

Q. On pourrait les marquer à l'oreille, comme le docteur Grisdale le suggérait?—R. Nous avons actuellement, pour les produits laitiers, un taux direct avec certains privilèges, dans l'Ouest. C'est une bonne concession de la part des chemins de fer.

Q. C'est un point qu'il faudrait examiner, je crois. Il se présente une autre question. Vos prix de Winnipeg et de Calgary sont basés sur un taux de $20 pour le transport océanique. Ce taux de $20 existe-t-il aujourd'hui?—R. Vous soulevez là une question...

Le président:

Q. Au meilleur de votre connaissance?—R. Monsieur le président, il y a d'abord la question de savoir si l'on peut obtenir les bateaux voulus. C'est ce que pense M. Sales, je crois.

M. Sales:

Q. Il n'est pas juste de citer ces chiffres, à moins que ce taux économique de $20 n'existe ou ne soit prévu.—R. C'est le taux exigé.

Q. Vraiment?—R. Oui. Je croyais que vous vouliez demander si l'on pouvait obtenir de l'espace à ce prix. C'est une autre question.

 [M. H. S. Arkell.]

Q. Vous avez fait une remarque à propos de gens qui nourrissaient des animaux dans l'Ouest et qui allaient passer l'hiver en Californie. Combien en avez-vous connu qui faisaient cela? Moi je n'en connais pas.

Le PRÉSIDENT: Ils doivent venir de l'Alberta, je crois.

M. Sales:

Q. Combien en avez-vous connu qui passaient leurs hivers en Californie?—R. Je n'ai pas voulu faire d'insinuation contre les cultivateurs de l'Ouest, et j'espère que ma remarque ne sera pas interprétée ainsi.

Q. Pouvez-vous en nommer?—R. Oui, monsieur. Nous étions dans le bureau du gérant de l'exposition de Saskatoon lorsque j'ai mentionné ce cas, et l'homme dont je parlais demeurait à 20 milles à l'ouest de Saskatoon.

Q. Vous en avez connu un?—R. Oui, c'est l'exemple que je vous ai donné.

M. SALES: C'est un très faible pourcentage.

M. HAMMELL: Il n'a pas prétendu que c'était la règle générale.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas prétendu cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que les députés désirent poser à M. Arkell?

Le témoin se retire.

M. BOUCHARD propose, appuyé par M. Elliott, qu'un rapport soit présenté à la Chambre recommandant que le quorum du comité soit de cinq.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Sales, appuyé par M. Gardiner, que MM. D. A. Campbell, de Montréal, et M. John Brown, de Galt, soient appelés à rendre témoignage devant ce comité, mardi prochain.

Le comité s'ajourne au vendredi, 9 mars, à 10.30 a.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ, N° 268,
VENDREDI, le 9 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions actuelles de l'agriculture au Canada s'est réuni à 10.30 heures du matin, sous la présidence de M. McMaster.

Le PRÉSIDENT: Je dois remercier le comité de sa ponctualité. Quel est le témoin qui veut comparaître le premier? Monsieur Taylor?

M. LIONEL E. TAYLOR est appelé et assermenté.

Le président:

Q. M. Taylor, quels sont vos noms et prénoms?—R. Lionel E. Taylor.

Q. D'où venez-vous?—R. De Kelowna, Colombie-Britannique.

Q. Préférez-vous faire une déclaration d'abord et subir l'interrogatoire ensuite?—R. Permettez-moi d'expliquer que nous n'avons préparé aucune déclaration pour votre comité, mais nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir invités à comparaître pendant que nous étions à Ottawa par affaires;

toutefois je ne suis pas préparé à vous présenter un exposé complet de notre situation. J'aimerais simplement à vous faire voir quelques-uns des aspects du commerce des fruits et plus tard, à déposer une déclaration au nom de notre association.

Q. Puis-je vous poser une autre question? Désirez-vous qu'on vous interroge pendant votre témoignage ou préférez-vous que les membres du comité prennent en note les sujets que l'on voudra vous faire élucider et qu'on vous questionne quand vous aurez fini seulement?—R. Cela m'est parfaitement égal, car je n'ai pas de discours suivi à faire. Ce n'est qu'hier soir, à 11 heures, que nous avons appris que nous aurions l'avantage de comparaître devant vous.

Q. Je vous ferai observer que nous nous sommes écartés de notre programme afin de ne pas retarder votre retour à la Colombie-Britannique.—R. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Permettez-moi de vous exposer la situation présente de l'industrie fruitière dans la Colombie-Britannique: nous avons passé par une époque très agitée l'an dernier et nous avons fait des choses qui auront, je crois, une grande influence sur l'avenir de l'industrie. Si vous le permettez, je vais esquisser le travail que nous avons accompli cette année; je serai aussi bref que possible et si vous désirez plus de renseignements je vous les donnerai au fur et à mesure.

En 1921, les prix du marché étaient très bas et la situation paraissait grave. Ce sont les expéditeurs de fruits qu'on tient surtout responsables de cette situation. Jusqu'en 1921—jusqu'à la fin de 1920—la vente des fruits se pratiquait de la façon suivante: l'expéditeur ou la maison expéditrice ou l'emballeur, quel que soit le nom que vous lui donniez, achète les fruits du producteur à un prix fixe, et quand le producteur a livré les fruits à la maison expéditrice, le producteur n'a pas d'autre intérêt que celui de toucher son argent. En 1920 les expéditeurs subirent de lourdes pertes à cause de la baisse des prix. Ils en avaient déjà souffert auparavant. Je ne dirais pas qu'ils ont subi des pertes annuellement, mais ils ont discontinué ce mode de vente et, depuis 1921, les expéditeurs n'ont acheté que très peu de fruits. Ils vendaient à commission. Par exemple, le producteur payait à l'expéditeur un taux fixe, 65 ou 60 cents la boîte pour emballer et expédier les fruits. Cette somme comprenait leur bénéfice.

Q. Pour tous les fruits?—R. Ce prix se rapporte aux pommes et aux poires; il varie pour les autres catégories.

A une réunion tenue, il y a juste un an, je crois que c'était au mois d'avril de l'an dernier, les fonctionnaires du gouvernement—la commission des ventes—affirmèrent aux producteurs que nos méthodes étaient mauvaises, que les ventes ne se faisaient pas comme il convient, que la consignation ruinait le commerce. A la suite de ces déclarations les producteurs nommèrent un comité de huit personnes pour surveiller les ventes l'année suivante et pour découvrir la lacune, de fait pour surveiller les expéditeurs et s'assurer qu'ils traitaient loyalement les producteurs. J'étais le président de ce comité et j'exerçai une surveillance étroite pendant l'année. Au milieu de septembre on nous avisa que le marché était dans un état déplorable, que les prix étaient devenus ruineux, et le commerce des fruits se faisait entièrement par consignation. De bonne heure dans la saison, nous traitâmes avec les expéditeurs pour les engager à s'efforcer d'enrayer ce commerce de consignation et nous prîmes toutes les mesures possibles pour que les fruits fussent vendus f.o.b.

Quand on constata cette situation grave, au mois de septembre—je puis ajouter que les institutions bancaires étaient considérablement bouleversées par cette situation, car elles avaient avancé des sommes importantes aux producteurs; nous nous concertâmes avec elles et les institutions commerciales, et les producteurs nous suggérèrent d'aller visiter le marché des prairies et de nous assurer de ses conditions. Le général Harmon et moi-même, tous deux produc-

[M. Lionel E. Taylor.]

teurs, nous visitâmes les prairies et passâmes deux semaines à nous enquérir personnellement de la situation. Nous visitâmes Calgary d'où nous nous dirigeâmes, en automobile, vers le nord dans la direction d'Edmonton, visitant les centres ruraux et consultant les fermiers et les marchands détaillants. Nous visitâmes Edmonton, Saskatoon et Winnipeg; nous nous occupâmes, pendant cette période à interviewer autant de marchands détaillants que possible, nous renseignant sur le prix des fruits, sur les prix payés par le consommateur et sur les prix versés par le détaillant aux expéditeurs. Quand nous avions des doutes nous demandions à voir leurs livres. J'ai ici de nombreuses notes sur les prix payés. Nous nous renseignâmes aussi sur les prix que les expéditeurs ont payés aux spéculateurs. Nous nous convainquîmes, dès le début de notre enquête à Calgary, que le marché était dans un état déplorable. Les fruits se vendaient à un prix considérablement inférieur au prix de revient. Dans nombre de cas nous constatâmes que les prix étaient inférieurs au coût de l'emballage et du transport. Très souvent les producteurs devaient débourser de 10 à 20 cents, "encre rouge", pour le privilège d'expédier leurs fruits.

M. Caldwell:

Q. Voulez-vous dire par "encre rouge" le côté du débit du grand livre?—R. Oui. Le prix de vente des fruits ne couvrant pas le coût de l'emballage et du transport. En plus de donner les fruits il nous fallait débourser pour avoir le privilège de les expédier.

Ce qui nous frappa surtout, après que nous fûmes remis du choc causé par l'état des prix, c'est qu'une grande quantité de fruits étaient expédiés directement du producteur au détaillant; tous ces fruits étaient expédiés directement en consignation par le producteur.

Le président:

Q. Vous êtes-vous enquis du prix payé par le consommateur?—R. Oui.

Q. Vous allez expliquer ce point?—R. J'ai ici les notes que j'ai prises à l'époque, mais elles ne sont pas assez bien ordonnées pour vous les présenter Je vous donnerai tous ces détails dans notre déclaration.

Q. Mais en passant—jusqu'à quel point le consommateur bénéficiait-il de la baisse des prix?—R. Le consommateur achetait les fruits à un prix extraordinairement bas.

M. Sales:

Q. Dans quelques endroits?—R. Aux endroits que nous avons visités, de la fin de septembre jusque vers 10 octobre. C'est à cette époque que nous avons fait notre enquête. Nous avons entrevu plusieurs fermiers et épouses de fermiers et tous convinrent qu'ils achetaient les fruits à un prix auquel ils n'avaient jamais rêvé les obtenir. La remarque générale était "nous achetons les fruits à bon marché, mais nous ignorons ce que vous en réalisez".

L'hon. M. Sinclair:

Q. Est-ce qu'il s'agissait surtout des pommes?—R. Non, pas des pommes en particulier; des prunes, des pommes et des poires,—à un moindre degré. Tous les fruits se vendaient à un prix extrêmement bas. Par exemple, je citerai les prunes, car il y avait beaucoup de prunes sur le marché à l'époque. Elles se vendaient 50 cents la caisse, alors que le prix f. o. b. à Okanagan en était de 75 cents. Elles auraient dû se vendre environ $1.10.

Q. En quel état étaient les fruits?—R. En excellent état.

[M. Lionel E. Taylor.]

M. Sales:

Q. Est-ce que vous ne faites pas de ventes directement au détaillant à des prix cotés au début de la saison?—R. Vous voulez parler du commerce postal?

Q. Non. Un marchand désire un wagon complet et il le commande à l'avance.—R. J'aborderai ce sujet un peu plus tard.

Q. Si je soulève la question maintenant c'est pour éclaircir la situation dans laquelle se trouve un marchand qui achète directement de vous lorsqu'il lui faut faire concurrence avec la marchandise expédiée en consignation.—R. Je vais vous expliquer la chose sur-le-champ. Je vais compléter mon argumentation et je traiterai de cette question ensuite.

Notre enquête nous a révélé que les détaillants et les grossistes perdaient de l'argent. Il n'y avait pas de doute que les détaillants et les grossistes vendaient à perte à cette époque. Les grossistes avaient commandé des fruits au début de la saison à un prix donné, que nous trouvions particulièrement bas. Ils ne s'imaginaient pas que les prix baisseraient autant. A leur tour ils vendirent les fruits aux détaillants, qui, permettez-moi l'expression, se sont fait joliment attraper. Ils s'approvisionnèrent et les prix tombèrent; les détaillants se trouvèrent avec des fruits sur les bras qui leur coûtaient 25 ou 50 cents de plus qu'ils ne pouvaient en obtenir.

Je vais vous donner un exemple de ce qui est arrivé. Je me souviens d'avoir vu au marché de la ville un assortiment de poires qui attirèrent mon attention à cause de leur grosseur. C'était de beaux fruits. Nous demandâmes au propriétaire ce qu'il avait payé ces fruits et ce qu'il les vendait. Il nous dit en avoir acheté 200 caisses—je ne suis pas certain si c'était 100 ou 200, mais, en tous cas, il avait acheté une quantité de ces fruits la veille à $2 la caisse. L'après-midi il en acheta d'autres à $1.75. Le prix était tombé de 25 cents la caisse depuis le matin. Le lendemain matin ces fruits se vendirent, au détail, à $1 la caisse, des fruits qui la veille avaient coûté $2 au détaillant.

Le président:

Q. Combien y en a-t-il dans une caisse, M. Taylor?—R. Environ 125—j'oublie la grosseur, mais c'était à peu près cela.

M. Sales:

Q. Cela peut arriver à des endroits comme Calgary et Regina, mais non pas dans l'Ouest central?—R. Nous constatâmes la même situation dans les centres ruraux. Les détaillants se plaignaient amèrement. En réalité, je crois que les détaillants souhaitaient abandonner le commerce des fruits. Ils ne pouvaient le faire, disaient-ils, car les clients demandaient les fruits; mais ils perdaient de l'argent et ils auraient préféré ne pas en vendre.

La situation était la même pour les coopératives que pour les autres détaillants.

Citons le cas d'un magasin rural au nord de Calgary. J'oublie le nom de la ville, mais nous entrâmes dans un magasin tenu par un Chinois et nous vîmes une grande quantité de fruits. Nous lui demandâmes où il les avait achetés et il répondit "lui a tous ces fruits; j'achète de lui tous ces fruits; lui achète des fruits". Nous en vîmes une autre quantité près de la fenêtre, portant le nom du producteur ou le nom de l'expéditeur; nous l'interrogeâmes au sujet de ces fruits et il répondit "lui m'a envoyé ces fruits". Nous lui demandâmes "que voulez-vous dire"? et il répondit "il m'a consigné ces fruits". Nous lui demandâmes "que faites-vous de ces fruits?" et il répondit "je vends tous mes fruits d'abord". Il avait acheté ses fruits et on lui avait consigné les autres. Il dit "je vends mes fruits d'abord, ensuite je vends ceux-là". Nous lui deman-

[M. Lionel E. Taylor.]

dâmes "qu'est-ce que le producteur va obtenir de ces fruits," et il répondit "je ne sais pas ce que le producteur va obtenir de ces fruits". Peut-être en obtiendra-t-il quelque chose et peut-être rien.

Nous avons constaté qu'un producteur expédiait en consignation à un Chinois. Permettez-moi de mentionner le cas des baies. Nous avons entrevu le gérant d'une des plus grande chaîne d'épiceries de Calgary et il nous relata une expérience qu'il avait eue relativement à une expédition de fraises. De bonne heure il acheta ses fraises d'une organisation régulière à des prix échelonnés et on devait les lui livrer le lendemain. Il alla le matin ouvrir son magasin et il trouva 800 caisses de fraises qu'on lui avait expédiées en consignation sans aucun avis. Le mieux qu'il put faire ce fut de les passer à un spéculateur et de les vendre en consignation, et naturellement cela ne souriait pas au producteur.

Le président:

Q. Puis-je poser une question dès à présent? N'êtes-vous pas à nous peindre une situation particulière, et spéciale, plutôt que la situation générale?—R. C'est pour arriver à ce que nous avons fait pour remédier à la situation et je vais vous en indiquer les désavantages en plus de ces difficultés internes.

M. Sales:

Q. La situation que vous nous représentez est-elle particulière à l'année dernière ou se répète-t-elle annuellement?—R. Elle s'est produite l'an dernier et, à un degré notable, l'année précédente.

Q. Nous avons payé les pommes $4 la caisse l'année précédente.—R. Nous n'avons pas constaté ce fait.

M. Milne:

Q. Avez-vous étendu votre enquête au Manitoba?—R. A Winnipeg seulement. Permettez-moi de dire que, dans tous les magasins que nous avons visités—et nous en avons visité cinq cents ou un millier—le plus haut prix obtenu pour les pommes était de $2.75 la caisse. J'ai des notes, que je puis vous montrer, des prix de tous les magasins que nous avons visités. Je vais maintenant passer à un autre sujet et vous dire ce que nous avons fait et ce que nous nous proposons de faire. A notre retour, le général Harman et moi-même, nous visitâmes les centres fruitiers où nous organisâmes une trentaine de réunions pour faire part aux producteurs des conditions mercantiles que nous avions constatées.

Nous n'avons pas suggéré de remèdes. Nous ne nous fîmes pas les avocats d'une organisation en particulier. Nous fûmes impartiaux. Nous fîmes part aux producteurs de la véritable situation du marché. Notre tournée à travers la province provoqua la convocation d'un congrès des arboriculteurs fruitiers dont l'objet était de trouver le remède à nos difficultés internes. Il y fut décidé de systématiser la vente de nos produits pour éviter la concurrence interne. Le congrès nomma un comité chargé d'organiser les maisons indépendantes d'expédition en plus de l'organisation coopérative—dans le but de centraliser les ventes. Le comité fut prié de présenter, avant trois mois, un rapport préconisant un système de vente véritablement coopératif qui serait applicable à la récolte de 1924; on présumait que la chose ne pouvait pas se faire pour l'année 1923. Peu après ce congrès, je crois que ce fut la semaine suivante, le docteur Macklin, exportateur agricole du Wisconsin, se trouva accidentellement de passage et nous fit profiter de ses avis.

Le président:

Q. Quels sont ses nom, prénoms et adresse?—R. Je crois qu'il est de l'Université du Wisconsin. Est-ce cela, docteur Tolmie?

[M. Lionel E. Taylor.]

L'hon. Dr Tolmie: Je ne saurais dire au juste.

Le président: Les fonctionnaires du ministère doivent le savoir.

Le témoin: Le docteur rencontra notre comité et étudia le projet avec lui il prétendit qu'il était mal assis, qu'on ne pouvait assimiler une organisation commerciale—je veux dire une maison indépendante d'expédition—à une coopérative; le principe était radicalement faux. Comme M. Sapiro l'a représenté par la suite, dans les questions de cette espèce, le lion peut cheminer avec l'agneau, mais il finira par dévorer ce dernier.

Q. Qui serait le lion et qui l'agneau?—R. Je crois bien que nous sommes l'agneau.

Q. Les coopératives?—R. Les producteurs. Une semaine ou deux plus tard, on fit venir M. Aaron Sapiro, expert en coopération, de la Californie. M. Sapiro rencontra notre comité et confirma l'opinion de M. Macklin, à l'effet que le principe des ventes centralisées était absolument faux et qu'il n'y avait pas de raison qui nous empêchât d'organiser une coopérative cette année même. Il convoqua quatre assemblées, en commençant par les hommes d'affaires de Vancouver; j'eus le plaisir d'assister à cette assemblée. Il leur démontra que leur succès dépendait de celui de la classe agricole; il leur dit qu'ils ne réussiraient pas dans le commerce à moins qu'ils n'appuient entièrement l'avancement agricole. Il attribuait le succès des organisations coopératives de la Californie au fait que les hommes d'affaires coopéraient avec elles; avant cela elles n'avaient fait que végéter; pendant 12 ans l'apathie des hommes d'affaires avait paralysé leur développement. Il sut convaincre les commerçants de Vancouver, comme je vous le prouverai dans un instant. Il convoqua des réunions dans la vallée de l'Okanagan; il tint une assemblée de 800 personnes, et produisit une profonde impression sur les producteurs. Le comité décida alors de procéder à l'organisation de la vente en coopération, et, pour résumer, on convoqua un autre congrès des producteurs auxquels on soumit le projet. Le congrès dura trois jours. Six délégués représentaient les hommes d'affaires de Vancouver à titre de représentants du Board of Trade de cette ville. Ils assistèrent à toutes les séances et quand toutes les explications furent données on présenta des résolutions à la convention. Après une séance privée les délégués annoncèrent à la convention qu'ils avaient si grande foi en ce système de vente coopérative qu'ils garantissaient souscrire eux-mêmes ou faire souscrire $500,000 d'obligations pour nous aider à lancer l'organisation. Ils souscrivirent un demi-million pour nous aider à acquérir les bâtiments qui appartenaient à des expéditeurs privés.

Le président:

Q. Ont-ils exécuté cet engagement?—R. Oui; et cela à la seule condition que nous nous engagions par écrit à leur livrer 85 pour 100 de notre production pendant cinq ans. C'était une condition essentielle; c'est la base même de notre système de coopération.

M. Caldwell:

Q. C'est-à-dire que les producteurs s'engageaient à livrer 85 p. 100 de leur production à la coopérative?—R. Oui. Le comité prépara alors une formule de contrat dont j'ai un exemplaire ici.

Le président:

Q. Voulez-vous en laisser une exemplaire au comité?—R. Oui, monsieur. Nous avons fait une propagande d'une semaine avant mon départ d'Okanagan. Je dois dire que l'organisation de cette coopérative ne devait pas être poursuivie à moins que 80 p. 100 des producteurs n'eussent signé le contrat avant une date déterminée. A mon départ il y a eu huit jours samedi, le comté

[M. Lionel E. Taylor.]

annonçait que 80 p. 100 avaient déjà signé; cela s'est fait en une semaine. Si nous tenons compte des absents, qui n'ont pas signé mais dont nous sommes certains de la signature, nous avons 92 p. 100 de la récolte totale engagée pour cette seule coopérative.

M. Caldwell:

Q. Par quelle méthode avez-vous recueilli les signatures, car c'est un succès rare?—R. Nous avons organisé un comité dans chaque localité, un bon comité. Des sous-comités divisèrent le district qui leur était assigné en petits quartiers et firent une campagne endiablée; on visita chaque producteur, on sollicita chaque individu.

M. Caldwell:

Q. Une sollicitation de porte en porte?—R. Oui.

M. Sales:

Q. Chaque contrat est-il dûment signé et attesté?—R. Oui; ils sont dûment signés et attestés—un document légal en due forme—engageant irrémédiablement tous les producteurs à expédier leurs produits à cette organisation, à condition que 80 p. 100 aient signé.

M. Caldwell:

Q. Et si 80 p. 100 n'avaient pas signé?—R. On aurait détruit les contrats.

M. Sales:

Q. Et les frais de cette campagne étaient...?—R. Nuls.

M. Caldwell:

Q. Le travail était fait volontairement par les membres de votre organisation?—R. Oui, absolument. Et ceci m'amène à démontrer que nous nous efforçons de résoudre nos difficultés intestines—la concurrence mutuelle. J'aimerais maintenant parler des autres phases de notre industrie. Je vous ai démontré comment nous nous entr'aidons. Nous avons le ferme espoir, maintenant que nous avons éliminé la concurrence intérieure, d'aller de l'avant. J'aimerais souligner quelques-uns des facteurs qui vont nous aider dans cette direction.

Le président:

Q. Monsieur Taylor, avant de passer à cet autre aspect du problème, voulez-vous nous dire comment cette grande organisation coopérative va effectuer les ventes quand elle sera en fonctionnement?—R. Je ne puis vous le dire de façon absolue, car la méthode ne sera décidée que quand nous aurons nommé notre conseil d'administration, ce qui aura lieu très prochainement. Nous n'avons actuellement qu'un comité provisoire. Je ne fais pas partie de ce comité, et, bien qu'il soit à étudier les détails, je ne puis vous donner ces renseignements à l'heure actuelle, mais on pourra vous les communiquer un peu plus tard.

Q. Peut-être pourriez-vous nous donner les grandes lignes du fonctionnement?—R. Bien, autant que je sache, l'un des facteurs sur lequel M. Sapiro insiste, c'est de fixer le prix de détail plutôt que le prix de production, c'est-à-dire coter le prix que devra payer le consommateur. Nous savons que le consommateur des prairies doit payer trop pour les fruits, comparativement à ce que nous en obtenons. Ce fait est indiscutable. Je ne suis pas renseigné sur ce qu'était la situation l'an dernier, mais les années précédentes l'écart était trop prononcé. Il n'y a pas le moindre doute, croyons-nous, que le consommateur puisse acheter les fruits à meilleur compte et que nous puissions en obtenir davantage. Nous croyons que l'écart pourrait être réduit si nous fixons

[M. Lionel E. Taylor.]

le prix de détail, le prix payé par le consommateur. De cette façon, je crois que le consommateur ne saurait être ostracisé comme par le passé.

M. Caldwell:

Q. Vous proposez-vous de fixer les prix pour les différentes phases du commerce?—R. Malheureusement nous ne pouvons fixer aucun prix; les prix que nous cotons sont des prix modèles; il nous faut faire concurrence avec les Etats-Unis et, dans notre cas, avec l'Ontario. En outre nous n'avons rien à faire avec les taux du transport.

Q Mais, je veux dire les bénéfices des spéculateurs et des détaillants?—R. Oh, oui; certainement.

M. Sales:

Q. Vous proposez-vous, monsieur Taylor, d'établir des zones? Par exemple, si la Saskatchewan jouit d'un taux de soixante cents, sera-ce là le prix des pommes pour tous les endroits?—R. Je n'aimerais pas à me prononcer, car j'ignore ce qu'on a décidé; je ne puis vous renseigner sur ce point.

Le président:

Q. Je porte moins d'intérêt à cet aspect de la question, monsieur Taylor, bien qu'il ne soit pas négligeable; mais comment administrera-t-on cette coopérative? Aurez-vous un conseil d'administrateurs et un directeur?—R. L'intention c'est de nommer dix-huit administrateurs qui représenteront toutes les parties de la province. Ces dix-huit administrateurs seront choisis par leur arrondissement respectif. Les districts seront divisés en un certain nombre de divisions et chacune choisira un électeur. Disons qu'un district se compose de cinq divisions; ce district choisira cinq électeurs qui se réuniront et choisiront un administrateur pour le bureau central. Dix-huit administrateurs composeront le bureau central; il y aura aussi un administrateur pour représenter le commerce. Il a été proposé que cet administrateur soit choisi par le Board of Trade de la Colombie-Britannique.

Le président:

Q. Permettez-moi d'élucider ma pensée; en lisant les discours que M. Sapiro a faits dans l'Ontario, j'ai appris que quand leur organisation découvrait qu'il y avait encombrement de fruits dans une ville ils cessaient d'en envoyer pendant quelque temps et qu'ils dirigeaient leurs expéditions aux endroits où il y avait rareté. Vous proposez-vous de les imiter? Si oui, quel organisme vous proposez-vous d'instituer? Je sais que vous ne parlez que des projets et que votre programme n'est pas encore complètement arrêté.—R. La distribution systématisée. C'est l'un des plus importants problèmes. C'est ce qui a amené la faillite de nos trente-sept maisons d'expédition; aucune ne savait où l'autre expédiait. L'une des principales attributions du conseil d'administration consiste à organiser la distribution afin d'éviter l'encombrement du marché; c'est l'une des principales tâches confiées à l'organisation coopérative. Il est entendu que les dix-huit administrateurs nommeront un comité exécutif de trois, au début du moins. L'administration sera une tâche onéreuse et il y aura un comité de trois personnes qui consacreront tout leur temps à la besogne et qui seront payées pour leurs services. Il y aura un directeur général qui sera directement responsable au conseil administratif.

L'hon. M. Tolmie:.

Q. Quelle pénalité imposez-vous à celui qui ne respectera pas les termes de son contrat?—R. Le contrat est très rigoureux; désirez-vous que je lise la clause pénale?

Le PRÉSIDENT: Oui, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: C'est un contrat très détaillé.

Le PRÉSIDENT: Je vous demanderai de remettre au comité un exemplaire du contrat; toutefois, en réponse à la question posée, veuillez lire la clause pénale.

Le TÉMOIN: Il y a deux clauses qui traitent de cette question. (Il lit):

> "16. Attendu qu'il est maintenant et qu'il sera toujours impossible ou extrêmement difficile de déterminer les dommages réels causés à la coopérative, advenant le cas où le producteur serait en défaut dans la livraison de ses fruits et légumes, le producteur s'engage, par les présentes, à payer au conseil local, en règlement de dommages, pour la violation de son contrat, et non à titre de pénalité, pour tous les fruits et légumes non livrés à la coopérative et livrés, vendus, consignés ou offerts en vente par lui ou pour lui en violation des termes du présent contrat, la somme de 25 cents par paquet de fruits et de 15 cents par caisse, sac ou paquet de légumes. Toutes les parties conviennent que ce contrat fait partie d'une série dont la valeur dépend de l'observance de chacun et de tous lesdits contrats par tous et chacun desdits producteurs."
>
> "17. Le producteur convient qu'advenant le cas où il violerait, ou menacerait de violer, toute disposition du présent contrat relativement à la livraison de ses fruits et légumes, le conseil local pourra prendre une injonction pour empêcher ou arrêter toute violation du présent contrat et en faire ordonner l'exécution. Toutes les parties conviennent que ce contrat ne prescrit pas les services personnels et n'exige pas d'habileté ou de talent exceptionnels et qu'il sera, dans le cas de violation ou de menace de violation, l'instrument même qu'on pourra invoquer pour sa rigoureuse exécution."

(Contrat de sociétaire déposé sous le titre de Pièce n° 2 et imprimé en appendice au présent rapport.)

Le TÉMOIN: J'ai parlé de ce que nous avons fait nous-mêmes; j'aimerais maintenant à signaler les lacunes qu'il serait nécessaires de combler pour améliorer la situation.

M. Gardiner:

Q. Vous avez déclaré, il y a un instant, que vous coterez le prix de détail des fruits. Pouvez-vous dire au comité comment vous allez déterminer ce prix?—R. Naturellement, il faut tenir compte de la concurrence. Nous prétendons toutefois que nous avons droit de rentrer dans nos frais. Nous pouvons vous montrer ce que nous coûte la production; je déposerai ce document plus tard. Je le répète, nous avons droit, pour le moins, de rentrer dans nos frais. Nous comptons le prix de revient plus un bénéfice raisonnable et nous ajoutons les frais de transport et le profit du grossiste. Nous arrivons, par ce calcul, à un prix qui assure un bénéfice.

M. Sales:

Q. Que comprenez-vous par un bénéfice raisonnable?—R. C'est assez difficile à dire; mais si je pouvais réaliser, en moyenne, 10 ou 20 sous la boîte je serais satisfait. Je serais prêt à signer un contrat de cinq ans si on me garantissait le prix de revient moyen.

Q. Vous calculez votre travail personnel?—R. Oui.

Q. Et l'intérêt de votre mise de fonds?—R. Oui.

Q. Vous faites entrer cela dans le prix de revient?—R. Oui.

Q. Et en plus de cela vous comptez réaliser 15c. ou 20c. de bénéfice par boîte?—R. En calculant le prix de revient le gouvernement ne tient pas compte

[M. Lionel E. Taylor.]

du salaire du patron, c'est-à-dire il n'alloue aucune rémunération pour le propriétaire excepté pour le nombre d'heures qu'il a actuellement travaillé et aux taux courants. C'est de cette façon que le gouvernement et l'université font leurs calculs dans leurs enquêtes.

Le président:

Q. Où a-t-on fait cette enquête; dans la Colombie-Britannique?—R. Oui, dans la Colombie-Britannique. On en a fait une à Washington également.

Q. Parlez-nous de cette enquête; il pourrait être intéressant d'obtenir une copie du rapport qui a été fait.—R. Elle a été faite par l'université et défrayée à même la subvention pour le développement de l'agriculture. N'est-ce pas cela, docteur Tolmie?

L'hon. M. TOLMIE: A même les deniers votés pour l'agriculture.

Le TÉMOIN: La loi décrète la nomination d'un expert et affecte une somme d'argent pour la conduite d'une enquête sur le prix de revient de certains produits agricoles. Il y a deux ans on s'est enquis du prix de revient des pommes et l'an dernier on a fait enquête sur le rendement des diverses variétés. On a étudié le prix de revient des fraises; le rapport vient d'être publié; on a aussi fait enquête dans d'autres domaines agricoles.

M. Gardiner:

Q. Pouvez-vous dire au comité jusqu'à quel point, à votre avis, la valeur théorique des biens-fonds entre dans le prix de revient?—R. Tout dépend de ce que les enquêteurs considèrent une valeur raisonnable. Ils ne se sont pas basés sur le prix d'achat de la terre; ils en ont fait une évaluation raisonnable à l'époque. Ils n'ont pas tenu compte de ce que nous avons payé le fond, il y a dix ans passés, ce qui ferait une grande différence. Ils calculent la valeur actuelle à un chiffre raisonnable.

M. Sales:

Q. Le prix auquel on pourrait vendre la terre?—R. Oui, ce qu'on pourrait en obtenir.

Q. Pouvez-vous me dire combien de caisses le producteur moyen peut produire par année?—R. J'ai ici un récent bulletin contenant ces données. Voici le tableau n° 7, préparé par M. Middleton. C'est le bulletin n° 90 du ministère de l'agriculture de la Colombie-Britannique. Le tableau indique le rendement total par arbre pour une période de huit ans, des arbres de cinq à douze ans, inclusivement. Je dois dire que l'enquête a embrassé des fermes représentatives desquelles on a pu obtenir les renseignements et elle établit une moyenne raisonnable, autant que la chose a été possible. Il serait peut-être préférable de citer le tableau n° 6. Il indique, pour une période de quatre ans, le rendement total par arbre, de cinq à huit ans. Les rendements varient de .51 boîte pour les Northern Spy, qui sont en queue de liste, à 7.49 boîtes pour les Ben Davis, que l'on trouve en tête de la liste.

Le président:

Q. Ces arbres rapportent très peu?—R. Très peu. Je vais citer le tableau suivant. Il indique, pour une période de dix ans, le rendement total par arbre, de cinq à quatorze ans, inclusivement. La McIntosh est en tête avec 41.1 boîtes. Le rendement de la Cox Orange, pour la période de dix ans, est de 19.3 boîtes.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous nous dire quel est le nombre d'arbres sur une ferme moyenne?—R. Le nombre moyen d'arbres par acre est, je crois, de 68.

Q. De combien d'acres se compose la ferme moyenne?—R. De 10 à 15 acres.

M. Robinson:

Q. Sûrement pas 68 arbres à l'acre?—R. Soixante-huit arbres à l'acre. Si vous prenez un verger de 20 par 20, cela vous donne 108, avec les arbres de remplissage, mais la moyenne, je crois, est de 68. Je crois que le gouvernement calcule 68 pour les fins du fisc.

M. Hammell:

Q. A quelle distance l'un de l'autre les plante-t-on?—R. Soixante-huit à l'acre vous donneraient. . .

M. Robinson:

Q. Supposons une distance de trente pieds.—R. Cela vous donnerait 48 arbres. La moyenne est de 68, 25 par 25, en chiffres ronds.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Relativement à la période de dix ans, est-ce la moyenne annuelle ou la moyenne pour toute la période que vous avez donnée?—R. Le chiffre que je vous ai donné s'applique à toute la période; en le divisant par dix on obtient la moyenne annuelle. Je préférerais ne pas parler de ces chiffres. Dans notre déclaration nous vous donnerons tous les détails quant au rendement, au profit, etc., que vous désirerez.

M. Sales:

Q. Ce que vous visez c'est d'établir ce qui serait un profit raisonnable?—R. J'aimerais mieux ne pas m'engager sur ce terrain, car tout ce que j'ai ici pour appuyer mes calculs ce sont ces rendements, et je ne voudrais pas donner de chiffres ni faire de déclarations sans avoir toutes les données. Il me fait plaisir de répondre aux questions, mais je ne voudrais pas donner de chiffres en ce moment. Je vous assure, toutefois, que nous vous les fournirons.

M. Caldwell:

Q. Avez-vous dit que la moyenne pour une période de dix ans était de 41 boîtes?—R. Non, quatre boîtes par arbre annuellement. La moyenne de quatre boîtes par arbre est, autant que je m'en souvienne la même qu'à Washington. C'est notre rendement maximum. Il y a des moyennes plus basses que celle-là.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Seriez-vous satisfaits de 60 cents la boîte?—R. Non, car 60 cents ne couvrent pas les frais de production.

Q. Qu'est-ce que vous appelleriez un prix raisonnable?

Le président:

Q. Nous ne vous demandons que votre opinion personnelle.

Le TÉMOIN: J'allais donner le chiffre exact. Je crois que le chiffre établi à ces deux enquêtes est de 83 cents la boîte, non emballée, pour la production.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Combien vous coûte l'emballage?—R. Ce prix-là c'est le prix des fruits livrés à l'emballeur. L'an dernier nous avons signé un contrat à 60 cents pour l'emballage et la vente.

[M. Lionel E. Taylor.]

L'hon. M. Sinclair:

Q. Fournissez-vous les boîtes?—R. L'emballage coûte 60 cents.

Le président:

Q. Le docteur Tolmie demande si 60 cents serait une rémunération suffisante et vous dites que non. Voulez-vous dire 60 cents, pour les pommes qui entrent dans une caisse?—R. Non, les frais de production s'élèvent à 83 cents.

Q. Le prix de revient est de 83 cents?—R. Oui.

Q. Livrées à l'emballeur?—R. Oui.

M. Caldwell:

Q. Voici un point sur lequel je voudrais être renseigné. Par exemple, comment calculez-vous le prix de revient dans le cas d'un homme qui possède un jeune verger qui rapporte depuis deux ou trois ans seulement?—R. Le prix de revient serait beaucoup plus élevé que dans le cas d'un verger plus avancé en années.—R. Cela est indiqué dans les tableaux de ces enquêtes; notre déclaration contiendra ces renseignements en détail. Nous possédons ces renseignements et nous pouvons également citer les chiffres de Washington et de l'Orégon et probablement d'autres endroits.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Le prix de vente s'élève à $1.43?—R. C'est à peu près cela.

Q. A combien s'élèvent les frais d'irrigation?—R. Je puis vous donner tous ces détails. L'irrigation coûte cher. Elle nous coûte environ $14 l'acre et de $17 à $17.50 pour la canalisation.

Q. Pouvez-vous obtenir tous les ans l'eau dont vous avez besoin? Pouvez-vous compter sur une quantité suffisante?—R. Bien, à peu près. Le régime qui prévaut dans les districts d'irrigation c'est que les frais sont répartis sur une période de trente ans. Nous paierons peut-être $16 cette année, pour l'irrigation. Cela ne représente pas la mise de fonds; nous aurons à faire d'énormes déboursés dans trois ans.

Le président:

Q. Les frais d'irrigation sont compris dans les 83 cents?—R. Oui, monsieur.

M. Milne:

Q. Vous avez parlé de 60 cents; quelle partie des frais cela couvre-t-il, avant que les fruits n'atteignent le consommateur?—R. Les frais encourus jusqu'au moment de l'emballage.

M. Hammell:

Q. Que représentent les 60c.?—R. La livraison aux chemins de fer.

M. Caldwell:

Q. L'emballage et le reste?—R. Oui, et les frais de vente, autant que l'expéditeur est concerné; cela comprend aussi son profit. Cela vous donne le prix f.o.b.

Le président:

Q. Pardonnez-moi de vous interrompre, monsieur Taylor; mais cela comprend-il l'emballage, y compris l'enveloppement des fruits?—R. Oui, monsieur. Maintenant je vais signaler quelques-uns des facteurs qui amélioreront notre situation. Nous nous efforçons de réduire le prix de revient et, pour arriver à cette fin, nous comptons que le gouvernement nous aidera généreusement dans nos travaux d'expérimentation et de recherches, particulièrement les fermes expé-

rimentales. Nous avons une ferme expérimentale à Summerland qui prête un précieux concours aux pomiculteurs; nous ne pouvons parler trop élogieusement du travail accompli et qui se poursuit encore au bénéfice de l'industrie fruitière. Nous espérons qu'une subvention généreuse permettra d'entreprendre les travaux de recherches qui s'imposent à l'heure présente. On a déjà fait un travail important pour amener la réduction du prix de revient, au verger, et le travail se poursuit.

Le président:

Q. Qu'entendez-vous par la réduction du prix de revient, au verger?—R. Les frais de production. Nous avons constaté qu'en éliminant une grande partie du binage—nous avions adopté la méthode du binage, mais les fermes expérimentales nous ont démontré qu'en cultivant la luzerne, par exemple, nous pourrions réduire les frais de production de façon sensible, tout en améliorant la fertilité du sol.

Q. Permettez-moi de vous poser une question, en votre qualité de producteur, qui nous intéresse dans l'est du Canada. Certaines gens affirment qu'on peut obtenir une pomme plus savoureuse sur un sol gazonné que sur un sol biné; qu'en pensez-vous?—R. Je crois que le gazon donne un fruit de plus belle couleur et probablement de meilleure saveur; je n'aime pas à discuter ce point, c'est, je crois une question d'opinion.

M. Caldwell:

Q. Croyez-vous que les arbres viennent bien sur un sol gazonné?—R. Je crois qu'en suivant la méthode adoptée à Washington ils viendront bien; On cultive la luzerne exclusivement à la surface et on la laisse prendre et former un manteau à la surface du sol.

Q. On ne la récolte pas du tout?—R. Non. Vous ne pouvez pas récolter le foin et les pommes sur la même terre.

Q. Laisse-t-on croître la luzerne en permanence?—R. Oui.

Q. On ne laboure plus le sol?—R. Non.

Q. Jusqu'à ce que les arbres aient quel âge?—R. On a constaté à Washington que la luzerne nuisait aux arbres et pour remédier à cet inconvénient on a appliqué 200 livres de sulfate de soude pour remplacer les éléments absorbés par la luzerne jusqu'à ce que ses racines s'enfoncent plus profondément que les racines nourricières des arbres, c'est-à-dire environ deux ans.

Q. Les racines de la luzerne s'enfonceront-elles aussi profondément que les racines des arbres?—R. Le docteur Tolmie vous apprendra qu'elles s'enfoncent jusqu'à 300 pieds de profondeur. Un autre grave problème c'est la suppression des insectes nuisibles. Plus il y en a, plus le prix de revient est élevé; et, naturellement, comme notre industrie se développe, les fléaux augmentent et il en survient de nouveaux. A la Colombie-Britannique nous combattons ces fléaux avec beaucoup d'énergie. La pulvérisation compte pour beaucoup dans nos frais. La pulvérisation est obligatoire chez nous pour toutes les espèces d'insectes et nous nous efforçons, par tous les moyens possibles, de les supprimer et de préserver la qualité de nos arbres. Il y a des aspects de la pulvérisation qui nécessitent une enquête gouvernementale sérieuse. Il y a la pulvérisation à l'huile, par exemple, pour combattre certains insectes, et il y a divergence d'opinions quant à la méthode à employer; c'est une question que le gouvernement devrait étudier avec soin.

Q. Cette pulvérisation est insecticide au contact?—R. Oui, l'huile est la seule chose qui produise ce résultat, autant que nous sachions. La brouissure constitue une menace sérieuse. Bien qu'elle n'ait pas détruit tous nos pêchers elle en a détruit un très grand nombre; elle a causé beaucoup de dommage à nos pommiers et, l'an dernier, nous avons prié le gouvernement de charger un

[M. Lionel E. Taylor.]

homme à Summerland de l'étude de ce problème. Il a accompli un travail utile, mais il n'y consacre pas tout son temps; nous pensons qu'on ne saurait trop faire pour nous aider à combattre ce fléau. Il y a aussi un autre problème épineux qui nous a causé beaucoup d'ennui l'an dernier. Ce n'est pas un mal nouveau, mais notre récolte de pommes Jonathan a été grandement endommagée l'an dernier. Nous avons peut-être moins souffert que d'autres endroits, notamment Washington, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. C'est une question sérieuse et nous prions instamment le gouvernement de faire l'impossible pour nous aider à trouver la cause de cette maladie. C'est une maladie physiologique, la corruption de la pomme après l'emballage. Une pourriture brune se manifeste à l'intérieur de la pomme; elle est invisible sur la pelure; on ne la voit pas au moment de l'emballage, mais elle apparaît à l'arrivée à destination. Elle a causé un dommage énorme cette année.

Q. Est-ce qu'il n'en a pas toujours été ainsi chez cette variété de pommes?—R. La chose existe, à ma connaissance, depuis environ douze ans, mais le mal s'est aggravé au cours des trois dernières années; c'est une menace sérieuse puisque les pommes Jonathan composent environ le tiers de notre production—pas tout à fait le tiers, environ 30 pour 100.

M. Sales:

Q. Est-ce des pommes d'hiver?—R. Oui, des pommes de garde.

Q. Il ne serait pas prudent pour le consommateur d'en acheter une abondante provision?—R. Nous croyons avoir découvert la cause du mal, la cueillette tardive; mais c'est une question qui commande une enquête minutieuse et nous suggérons que le gouvernement s'en occupe d'une façon particulière l'an prochain.

Le président:

Q. Monsieur Taylor, quelles sont les variétés de pommes que vous cultivez en plus grande abondance?—R. Les variétés qui viennent mieux chez nous que partout ailleurs sont les Macintosh et les Wealthies, que nous cultivons en grandes quantités; de même que les Jonathan ainsi que les variétés tardives comme les Spies, les Spitzenbergs et les Wine Saps.

M. Sales:

Q. Vous n'avez pas mentionné vos meilleures pommes, les Délicieuses?—R. Oh, oui, les Délicieuses.

L'honorable M. Tolmie:

Q. Récoltez-vous d'aussi bonnes Wine Sap qu'à Washington?—R. Je ne le crois pas, bien que dans certaines parties de l'Okanagan, où le gouvernement pratique l'irrigation, on récolte de bonnes Wine Sap, mais en quantité restreinte.

Q. Avez-vous constaté que cette maladie que vous avez dit être particulière aux Jonathans s'attaque également aux Délicieuses?—R. Je ne dirai pas que les autres espèces n'en souffrent pas; je crois même que, cette année, elle s'est attaquée à une partie de nos Délicieuses et, jusqu'à un certain degré, à presque toutes les variétés, mais à un degré beaucoup moindre; chez les Jonathans la maladie était générale.

Q. Vos pommes souffrent-elles du cœur aqueux?—R. Oui.

Q. Quelle est la cause de cette maladie?—R. Personne ne le sait; nous n'avons pas de notion sur le sujet.

M. Sales:

Q. Votre Délicieuse produit-elle en abondance?—R. Je ne le dirais pas, je dirais moyennement. C'est la pomme qui se vend le plus cher sur tout le continent.

 [M. Lionel E. Taylor.]

L'honorable M. Tolmie:

Q. Avez-vous essayé la Délicieuse jaune?—R. Quelques arbres.

Q. Quelle valeur a-t-elle?—R. Je n'aimerais pas à me prononcer; je n'en ai jamais mangé et je ne dirais pas qu'elle est d'aussi bonne qualité; je présume que non. Une autre question, c'est la garde des pommes en magasin. Cette question s'impose à l'étude, et je crois que le gouvernement doit faire des expériences à Summerland l'an prochain sur l'emmagasinage des pommes. C'est une question très importante; nous devons donner beaucoup d'attention à l'emmagasinage afin de n'être pas forcés d'encombrer le marché au moment inopportun. Il y a plusieurs aspects de ce problème qui exigent une enquête minutieuse.

M. Caldwell:

Q. Telle que la réfrigération?—R. Oui.

Le président:

Q. Qu'entendez-vous par réfrigération?—R. Je veux dire placer les fruits dans une chambre froide pour en réduire la température. La réfrigération retarde la maturation.

Supposons qu'on mette une pêche chaude dans une boîte, elle continuera à mûrir; si elle est refroidie la maturation arrête et elle se gardera jusqu'à l'arrivée à destination, et quand on ouvrira la boîte la maturation reprendra.

Q. Même si on la transporte dans un wagon non frigorifique?—R. Même en ce cas; à moins qu'elle ne reprenne sa température; alors elle continuera à mûrir et ne se gardera pas aussi bien.

Q. La réfrigération assure sa conservation?—R. Oui; et c'est très important.

M. Sutherland:

Les marchands ont-ils à présent des entrepôts ou installations frigorifiques pour les fruits?—R. Nous n'avons qu'un certain nombre des entrepôts ordinaires. La réfrigération constitue une question vitale et il nous faut construire des entrepôts immédiatement. J'ai parlé des aspects de la culture; il y a encore le problème de l'emballage et de la manutention. La cherté du matériel entre sans doute pour beaucoup dans le prix de l'emballage.

Le président:

Q. Quels matériaux emploie-t-on pour l'emballage?—R. Le principal article ce sont les caisses, dont le prix est déterminé par le prix du bois. Nous craignons que le prix des caisses soit plus élevé cette année que l'an dernier. L'an dernier nous les avons payées 15c. ½ au début de la saison, et 18c. et plus à la fin; je ne crois pas que, dans les circonstances présentes, le prix en soit réduit cette année. La cherté de la main-d'œuvre a été la principale cause du haut prix de l'emballage et de la manutention; nous espérons qu'avec la disparition de la concurrence entre les maisons d'emballage nous pourrons mieux régulariser le prix de la main-d'œuvre. Sous l'ancien régime il y avait 37 maisons se faisant concurrence et l'une offrait un peu plus que l'autre, et ainsi de suite.

M. Caldwell:

Q. Une question. Considéreriez-vous 45c. un prix excessif pour l'emballage des pommes?—R. Certainement.

Q. Ne pourriez-vous pas diminuer les frais en réduisant le prix de la main-d'œuvre?—R. Nous espérons pouvoir le faire.

[M. Lionel E. Taylor.]

Le président:

Q. Pourquoi ne pouviez-vous pas faire votre propre emballage?—R. Tout cela est maintenant fait par une organisation.

M. Caldwell:

Q. Ne faut-il pas plus de temps pour les trier à la main que pour les mettre en caisses?—R. Oui, et cependant la personne qui les emballe reçoit $6 ou $7 par jour et même plus dans certains cas.

Le président:

Q. Je suppose que ce sont des problèmes auxquels toutes les industries doivent faire face?—R. Oui, évidemment. La taxe de vente est un autre item à considérer; M. Bulman traitera cet aspect, je crois. J'espère que ce projet de coopérative aura pour effet de faire baisser le coût de la vente, d'assurer une meilleure distribution de nos fruits et de diminuer la concurrence interne, ce qui aidera à en réduire le coût.

M. Sales:

Q. Permettez-moi une autre question. Est-ce que la compagnie a l'intention de faire ses propres opérations de banque?—R. Oui, entièrement au moyen de prêts coopératifs. Passons maintenant à la question du transport qui est un de nos problèmes les plus graves. M. Bulman, qui me suivra, vous en parlera. Je ne saurais entrer dans les détails de cette question, mais nous considérons que le coût du transport est trop élevé, et que nous avons ainsi à faire face à des difficultés.

M. Caldwell:

Q. C'est-à-dire que, d'après vous, les taux de transport sont trop élevés?—R. Oui, les taux de transport sont trop élevés. J'aimerais aussi à vous dire un mot au sujet du " dumping ". Il est essentiel au succès de cette industrie qu'elle soit protégée par la " Loi du dumping ". Je sais que cette question n'est pas populaire chez un très grand nombre de gens.

M. Sales:

Q. Voulez-vous vous arrêter un moment à cette question, monsieur Taylor, et nous dire ce que vous entendez par cela?—R. Je vais vous faire connaître les difficultés que nous avons eu à surmonter, particulièrement de 1912 à 1914. Les Etats-Unis du sud, ont eu une très grosse récolte de pommes à cette époque, et l'an dernier ils ont probablement produit 40,000 wagons, tandis que nous en produisions 3,600. Il leur faut transporter leurs fruits sur de longues distances et ils tirent leurs profits des pommes de meilleure qualité. Ils font une spécialité de pommes de choix mises en caisses, et au cours de ces dernières années, avant que nous ayons la protection nécessaire, ils encombraient le marché canadien de leurs pommes de qualité inférieure, leurs pommes de la classe " C " à un prix très bas. Dans bien des cas le prix ne couvrait pas les frais de l'emballage et du transport, et par ce moyen ils débarrassaient leur marché de la concurrence de leurs propres fruits de qualité inférieure. Le Canada servait de débouché pour ce dumping, et le serait encore si on leur en fournissait l'occasion. Nous ne craignons pas la concurrence des fruits de qualité supérieure, mais nous ne pouvons pas faire concurrence aux fruits qui sont jetés sur notre marché de tous côtés.

Q. Est-il nécessaire de remonter jusqu'à 1912-14?—R. Non, pas du tout, mais je mentionne cette période parce qu'elle a été la plus désastreuse pour notre industrie, lorsqu'on pouvait importer des pommes en Canada à raison de 40 cents la caisse.

[M. Lionel E. Taylor.]

Q. De quelle manière comptez-vous appliquer la loi du dumping?—R. Tout ce que nous demandons c'est que cette loi soit appliquée de manière à nous protéger contre le " dumping ". C'est-à-dire l'importation de fruits à un prix inférieur au coût de production, lorsque nos fruits sont en vente. Nous n'avons pas l'intention de les empêcher de nous expédier pour rien tous les fruits qu'ils voudront à toute autre époque de l'année, ni d'arrêter l'importation de fruits à bon marché, lorsque nous n'en avons pas à vendre, mais nous ne pouvons pas faire concurrence aux fruits importés à un prix inférieur au coût de production.

M. Caldwell:

Q. A quelle époque de l'année vos fruits sont-ils disponibles; en quel mois?—R. Il nous faut d'abord faire concurrence aux fraises. On a importé des fraises l'an dernier du Mississipi, à un prix ridiculement bas, vers la fin de la saison, alors que les prix commençaient à baisser à cet endroit, et juste au moment où les nôtres arrivaient sur le marché. Après les fraises, nous avons les fruits tendres. Au sud, dans l'Etat de Washington, ces fruits sont prêts pour le marché environ deux semaines avant les nôtres, et une grande quantité de nos produits arrivent lorsque les leurs sont à peu près écoulés.

Le président:

Q. Dans bon nombre de cas, vous vous plaignez surtout de la Providence?—R. Non, nous ne nous plaignons pas de la localité où nous produisons ces fruits, mais nous croyons qu'il n'est pas juste d'en laisser entrer au pays à un prix inférieur au coût de production.

M. Sales:

Q. Croyez-vous que les Prairies peuvent absorber votre récolte en entier?—R. Non, pas du tout.

Q. Qu'avez-vous l'intention de faire du reste?—R. Nous exportons beaucoup de fruits; dont une grande quantité aux Etats-Unis. Il y a deux ans, nous en avons expédié 800 wagons aux Etats-Unis et l'an dernier plusieurs centaines de wagons. Nous en exportons aussi en quantité en Grande-Bretagne, en Australie, en Chine, en Norvège et au Sud-Africain.

Q. Quel est le prix des fruits exportés en Grande-Bretagne?—R. Le prix de ces fruits?

Q. Oui.—R. Jusqu'à l'an dernier les prix de nos fruits exportés ont été plus élevés que les prix obtenus au Canada, comme on peut le voir par un état que j'ai en main.

Q. Ils ont été plus bas l'an dernier?—R. L'an dernier, au début, nos prix étaient beaucoup meilleurs en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Q. Voici, vous avez l'intention d'exiger un prix raisonnable du consommateur domestique—c'est-à-dire le coût de production plus un profit raisonnable?—R. Oui.

Q. Pour le reste de votre production vous vous contenterez du prix établi par la concurrence et non du prix local, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur.

Q. Qu'en ferez-vous?—R. Nous ne pouvons pas fixer les prix. Nous n'avons pas le monopole de ce commerce; il est absolument impossible de créer un monopole de marchandises périssables. C'est impossible.

Q. Vous allez déverser le surplus des besoins du marché domestique dans l'ancien continent ou ailleurs?—R. Nous n'avons pas l'intention d'encombrer les marchés étrangers.

Le PRÉSIDENT: Vos produits se vendront au prix du marché.

M. SALES: C'est certain.

Le TÉMOIN: Prenons les prix fixés pour cette année. Lorsque nous avons établi les prix d'ouverture ce printemps, nous avons eu une conférence avec les

[M. Lionel E. Taylor.]

expéditeurs aux Prairies où ceux-ci nous firent connaître leur opinion sur le prix des fruits pour l'année courante; nous savions également que la situation des Prairies était très mauvaise au point de vue d'achat. Nous avons considéré toutes ces choses, sachant ou pouvant calculer ce que serait notre récolte. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il nous faudrait expédier une certaine quantité de nos produits et avons décidé de demander $1.40 pour les variétés hâtives de nos pommes. C'était le coût de production et une bonne quantité de ce fruit a été vendue à ce prix.

M. Sales:

Q. N'est-il pas vrai que l'an dernier vous avez jeté 800 wagons de fruits sur le marché de New-York à un prix ruineux?—R. Non, monsieur, nous ne l'avons pas fait. Je vous demande pardon. Permettez-moi d'expliquer ce qui est arrivé il y a deux ans, lorsque nous avons expédié ces 800 wagons à New-York. Nous avions appris que le marché américain pour les fruits était excellent. Il y avait menace de grève, nous avons cru pouvoir y transporter nos fruits tandis que les producteurs de Washington ne le pourraient pas, et ainsi nous espérions obtenir un bon prix pour nos produits, mais la grève ne s'est pas réalisée, et nous n'avons pas obtenu le prix élevé espéré. Il n'était aucunement question de " dumping ", et il nous a fallu payer le transport et la douane, soit une somme considérable.

Q. Vous avez perdu de l'argent?—R. Nous avons perdu de l'argent, naturellement.

Le président:

Q. C'est une des vicissitudes du commerce?—R. Certainement.

M. Caldwell:

Q. Vous dites que vous obtenez un prix plus élevé pour les fruits exportés que pour ceux vendus sur le marché domestique. Voulez-vous dire par cela que le prix est plus élevé pour la même qualité de fruit?—R. Oh, oui, certainement.

Le président:

Q. Il nous faut également entendre M. Bulman, mais je n'ai aucunement l'intention de vous presser...

Le TÉMOIN (l'interrompant): Je crois avoir terminé, à moins que vous désiriez me poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferions mieux d'appeler M. Bulman, car nous n'avons pas l'intention de tenir une séance d'après-midi aujourd'hui.

M. GARDINER: Je désirerais poser une question concernant l'emballage.

Q. Je comprends que vous croyez pouvoir diminuer le coût de l'emballage. Quelle classe d'hommes ou d'employés font habituellement l'emballage? Sont-ce des Chinois?—R. Auriez-vous la bonté de poser cette question à M. Bulman, car il est dans ce commerce. Je pourrais vous répondre, mais je préférerais que vous le lui demandiez.

M. Milne:

Q. Quel est le pourcentage de l'augmentation de la production des fruits en Colombie-Britannique?—R. Elle augmente considérablement. Elle n'a pas encore atteint son maximum, loin de là.

Q. A quel point est-elle plus considérable qu'il y a cinq ans?—R. Je peux vous donner les chiffres indiquant la production actuelle, et les chiffres approximatifs pour quelques années à venir.

(Le témoin se retire.)

[M. Lionel E. Taylor.]

M. THOMAS BULMAN est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Vous venez de la Colombie-Britannique, n'est-ce pas, monsieur Bulman?—R. Oui.

Q. Représentez-vous d'autres personnes que vous-même?—R. Je ne le crois pas. Bien, je représente mes associés de commerce, et leurs maisons d'expédition.

Q. Vous êtes un producteur de fruits?—R. Oui.

Q. Et où habitez-vous?—R. A Kelowna.

M. Caldwell:

Q. Vous êtes aussi un expéditeur?—R. Oui.

Q. Un expéditeur indépendant?—R. Oui. Je suis un de ces hommes néfastes—un expéditeur indépendant.

Le président:

Q. Préférez-vous que nous procédions d'après la méthode suivie avec M. Taylor, à savoir, de vous laisser faire votre déclaration puis de vous interroger.—R. Si vous me le permettez, je vous ferai une déclaration aussi courte que possible, et ensuite je répondrai aux questions que vous jugerez à propos de me poser. Je n'ai aucune objection à ce que les membres du comité, ou qui que ce soit m'interrompent pour obtenir des éclaircissements.

Q. Comme il ne nous reste pas beaucoup de temps, je demanderais qu'on laisse M. Bulman parler d'abord. Nous pourrons noter les questions que nous désirons lui poser et l'interroger ensuite. Nous procéderons plus rapidement de cette façon, je crois.

Le TÉMOIN: Je serai très bref.

Le PRÉSIDENT: Ne vous pressez pas monsieur Bulman, nous avons amplement le temps de vous entendre.

Le TÉMOIN: Je vous dirai en quelques mots comment il se fait que je suis dans le commerce des fruits, afin que ceux qui ne me connaissent pas comprennent mieux mon point de vue. Je ne suis pas né sur une ferme, bien que je sois un fermier aujourd'hui. Je n'ai pas été élevé sur une ferme, et j'ai fait mon apprentissage des affaires à Winnipeg. Toutefois, j'ai toujours désiré m'établir sur la terre et lorsque j'ai cru posséder suffisamment de bien pour vivre indépendant sur une ferme je m'en suis allé en Colombie-Britannique. Je me rendis acquéreur d'une ferme plutôt considérable pour le district, et j'appris bientôt après mon arrivée qu'il ne suffisait pas de produire sur une ferme pour y réussir. Ainsi je consacrai environ la moitié de mon temps au "Farmers' Exchange Board". C'était une de nos premières organisations coopératives. Nous réussissions très bien, mais avec le temps la situation changea et nous eûmes des déboires, et nous fûmes finalement absorbés par une coopérative plus considérable, la Okanagan United Growers. C'était un mouvement populaire, secondé par le gouvernement provincial, mais financé en grande partie par le peuple. A ce moment mon sens des affaires ne prisait pas les méthodes suivies; je m'opposai aux dépenses faites pour les frais généraux, etc., et je devins un expéditeur indépendant, d'abord seulement dans le but de m'occuper de mes propres récoltes. Je cultivais quelque 3,500 acres, et je les cultive encore. En ce qui concerne la production, je constatai que je pouvais faire un succès de la culture des pommes et de l'élevage du bétail, mais quant à la vente, je vis qu'il était beaucoup plus difficile d'obtenir pour ces produits ce que je croyais raisonnable, en ma qualité d'homme d'affaires, et ainsi j'organisai la British Columbia Growers, Limited. Le gérant de l'ancien Farmers' Exchange se joignit à moi et on adopta les mêmes taux que ceux de l'organisation coopérative à laquelle

nous avions été mêlés. Pour commencer je m'occupai de la vente de ma récolte et de celle d'un ou deux de mes voisins, mais au cours des dix dernières années nous nous sommes tellement développés que nous vendons maintenant pour plus de $1,000,000 de produits de la vallée de l'Okanagan, ou pratiquement un quart du rendement entier de cette région.

Nous avons atteint cette position par un travail efficace, et je m'intéresse beaucoup à la nouvelle coopérative, car il me semble que ce n'est que par ce moyen que les cultivateurs obtiendront une juste part de ce qui leur revient. Nous espérons que la solution de nos problèmes se trouvera là; et son succès dépend en grande partie de l'aide accordée par le gouvernement et les hommes d'affaires du pays. Je ne m'arrêterai pas aux questions traitées par monsieur Taylor concernant cette coopérative; je me contenterai de déclarer que nous croyons pouvoir atteindre, au moyen de cette coopération ou travail collectif, le but que nous visons; que nous espérons pouvoir diminuer le coût de la mise en vente de nos produits, travailler plus efficacement à l'obtention de concessions nécessaires à leur distribution sur les marchés, et, en gardant le contrôle de ces produits, nous pourrons établir des prix qui seront connus non seulement de quelques négociants mais des consommateurs en général. Nous espérons donc que l'opinion publique limitera le chiffre des profits obtenus par les négociants et les détaillants aux services rendus, et à rien de plus; en d'autres termes, nous désirons faire disparaître l'élément de spéculation de la vente de nos produits. Il reste à savoir si nous obtiendrons ces résultats, mais nous avons en Colombie-Britannique un district qui produit des fruits de qualité supérieure. Immédiatement à l'est se trouve une immense région peuplée de consommateurs. Mais c'est ce que les producteurs de fruits désignent sous le nom de marché qui ne sait pas établir de distinctions. Ces gens veulent une quantité de pommes à un prix peu élevé, des fruits en parfait état; mais ils ne sont pas prêts à payer des prix élevés pour les fruits de qualité supérieure servis comme dessert. Nous trouvons un meilleur marché dans les grandes villes, où les citoyens prospères peuvent payer des prix plus élevés. Maintenant, nous espérons développer notre marché d'exportation, principalement en choisissant les meilleures variétés de nos pommes et en les vendant f.o.b. de Kelowna ou de toute autre point d'expédition. L'acheteur sur les marchés d'exportation devra payer les frais de transport, et les fruits coûteront d'autant plus cher qu'il sera plus éloigné de nous. Ma firme commença par expédier un wagon de fruits en Chine. L'an dernier, nous en avons expédié plus de vingt wagons. Avant que l'Australie mette l'embargo sur nos pommes, ostensiblement à cause de la présence de la rouille dans notre district, nous y expédiions de grandes quantités de pommes d'une qualité dont nos fermiers des prairies ne voulaient à aucun prix. Les Australiens aiment une petite pomme, fortement colorée, tandis que les habitants des prairies préfèrent une grosse pomme, plus facile à peler et plus appropriée aux usages qu'ils en font. Nous expédiions donc ces pommes en Australie où on nous les payait plus que ce que nous demandions à nos fermiers des prairies pour les plus grosses pommes. Ma maison vend cette même pomme en Nouvelle-Zélande, nous faisons face à la concurrence et obtenons quand même de jolies commandes de ce pays. Nous expédions aussi des pommes au Sud-Africain; on peut dire la même chose des gens de ce pays—ils préfèrent les petites pommes. Malheureusement ce commerce est restreint à cause de notre manque de facilités de transport adéquates; il faut mettre nos pommes en entrepôt frigorifique et la firme qui peut s'assurer ces facilités d'entreposage est certaine d'obtenir le prix qu'elle demandera, pourvu que ce soit un prix raisonnable. Nous en expédions aussi en Scandinavie et en Norvège où l'on préfère les petites pommes. C'est la même chose en Grande-Bretagne, où elles se vendent à l'enchère; il nous faut courir ce risque, mais là également on

[M. Thomas Bulman.]

ne veut pas de grosses pommes. Nous expédions ces dernières en Ontario—à Toronto et à Montréal, où nous obtenons les mêmes prix pour nos pommes de choix. f.o.b. Okanagan, qu'à Calgary et Edmonton. Nous faisons un commerce assez considérable avec l'est; vous avez probablement tous vu nos pommes aux étalages. New-York et Boston demandent également les gros fruits, et nous obtenons aux enchères de New-York des prix beaucoup plus élevés que ceux que nous exigeons des habitants des prairies. Nous avons eu la chance d'arriver au bon moment; ce n'est pas toujours comme cela; nous avons quelquefois des difficultés.

Maintenant en ce qui concerne les conditions de l'exportation cette année, il n'est pas juste envers nous de dire, M. Sales, que nous sommes prêts à prendre ce que nous trouverons à l'étranger, tandis que nous voulons obtenir le plein prix sur le marché domestique.

Le président:

Q. Vous soutenez que vous donnez les plus grosses pommes à meilleur marché?—R. Nous donnons les plus grosses pommes au prix le moins élevé, à aussi bonne condition que nous pouvons les produire. Cette dernière année la dépréciation dans la valeur de la pomme Jonathan en Angleterre est un problème sérieux. Nos ententes commerciales étaient faites avec le consignataire; il nous avançait 1.75 sur le prix de vente de chaque caisse pour couvrir les frais d'emballage et de transport jusqu'à la mer. Il prenait les pommes et réglait après les avoir vendues. Nous avons expédié nos pommes les croyant en parfait état, mais une grande quantité des Jonathan se sont dépréciées considérablement, et le marchand de gros qui avait acheté sa provision refusait toute la consignation lorsqu'il s'apercevait de cette dépréciation. Nos pommes paraissaient en bon état, même une fois rendues, il fallait les couper pour s'apercevoir du contraire. Ceci fit un tort considérable à ce commerce, on ne voulait plus en acheter à aucun prix. Ma firme a dû rembourser en une traite, que je me rappelle particulièrement, la somme de $9.899, soit le produit de la vente de neuf ou dix wagons de fruits, je crois. C'est ce qui fait que nous avons reçu moins cette année pour nos fruits exportés que ce que nous demandons sur le marché des prairies. Et si nous n'obtenons pas davantage, les prairies n'auront pas à s'occuper de la protection accordée à nos fruits aux Etats-Unis, car ils n'y seront plus.

Nous sympathisons avec les fermiers, et nous les seconderons dans tous les efforts qu'ils feront pour améliorer cette situation. Il est physiquement impossible pour un cultivateur aussi bien que pour un homme d'affaires de vendre ses produits au-dessous du coût de production. Il nous faut obtenir plus que cela, et c'est là que réside la difficulté.

Je vous ai entretenu sur certaines questions, et vous pouvez m'interroger si vous le désirez. Aujourd'hui dans la vallée de l'Okanagan, une des plus grandes difficultés à surmonter consiste dans l'éloignement d'un grand nombre de nos vergers des points d'expédition. Il y a plusieurs années on projeta et on traça une ligne de chemin de fer. On acheta l'emplacement de la voie de ce chemin de fer. On l'a clôturée depuis et on y a fait les travaux de terrassement. Les traverses, les poteaux de télégraphie, et le reste sont sur les lieux. Le Gouvernement fédéral a dépensé $5,250,000 pour ce remblai, et a retardé l'achèvement de cette ligne plus longtemps qu'on n'en a mis à la construction du Pacifique-Canadien d'un océan à l'autre, et elle n'est pas encore en exploitation. Ce seul retard cause une perte de $25 par acre à tous les habitants de ce district qui possèdent des vergers en plein rapport. On pourrait remédier à cela et rapidement si le Gouvernement voulait fournir $1,200,000, somme nécessaire d'après le rapport des ingénieurs pour achever la construction de la ligne et la mettre en exploitation. Les ingénieurs m'apprennent qu'il n'est pas pratique d'enterpren-

[M. Thomas Bulman.]

dre les travaux cette année sur cette ligne de 117 milles, parce que les traverses se trouvent à Lundy, à l'extrémité d'un des embranchements, et qu'il faut s'y rendre avec la construction du chemin de fer avant de pouvoir atteindre les traverses nécessaires à la construction de la ligne jusqu'à Kelowna, le centre producteur.

Si on me le permet, j'ai l'intention de soumettre notre cause à la commission des chemins de fer, et j'espère la convaincre qu'il serait sage de payer au Pacifique-Canadien de six à huit mille dollars en transport pour commencer la construction de cette ligne à divers endroits cet été, et la terminer à temps pour la mise de notre récolte sur le marché cette année, afin de prévenir les pertes auxquelles nos fermiers seront exposés si elle n'est pas construite. Il en résultera une perte totale de $400,000 à $500,000 dans ce district. Il n'est pas juste que ces fermiers soient obligés de subir de telles pertes par suite d'une situation que personne ne comprend. Nous en sommes rendus à un tel point que nous songeons à quitter le pays. En ma qualité de président du conseil local des Fermiers unis, j'ai cru qu'il m'incombait d'essayer de faire quelque chose pour nos gens. On m'a demandé de me rendre compte de la situation dans les autres parties de la vallée. J'ai visité divers endroits, et j'ai rencontré un homme, un aussi bon citoyen du Canada que qui que ce soit, qui avait tout emballé ses meubles et rassemblé ses animaux dans un petit enclos. Ayant eu un accident d'automobile, j'avais été surpris par la nuit et avais dû coucher en plein air, et le matin j'ai rencontré cet individu en me rendant chez lui pour déjeuner. Je lui demandai "que faites-vous"? et il répondit, "Je le regrette, je suis à emballer mes meubles mais vous êtes le bienvenu à déjeuner." Et il ajouta: "Je dois partir." Et à ma demande, "Où allez-vous?", il répondit: "je ne le sais pas, mais je quitte le pays". Je causai avec lui pendant un certain temps, et je constatai qu'il était assez bon ouvrier pour le prendre à mon service. Il travaille maintenant sur ma ferme, et est prêt à y rester au salaire que je lui donne.

J'ai aussi connu un autre individu du nom de Linton qui habite la vallée de Paxton. Il travailla tout l'hiver. Je vous raconte ces faits afin que vous nous aidiez à remédier à la situation, et ainsi à garder au Canada des colons qui autrement se décourageront. Cet individu vient du Nouveau-Brunswick, où il avait l'habitude de travailler sur les rivières du Maine. Il vint s'établir en Colombie-Britannique et épousa une excellente jeune fille de cette province. De cette union sept enfants sont nés, dont deux garçons et cinq filles. Les deux aînés de la famille, deux filles âgées respectivement de 11 et 12 ans, coupèrent tout le bois de chauffage utilisé par la famille au cours de l'année, afin que la mère put s'occuper des animaux, des feux et du soin de la famille en général. Le mari put ainsi travailler dans la forêt, y coupa du bois et le transporta au moulin de M. Smith, qui est situé au bout du monde. Il lui fallut le transporter à Armstrong, soit une distance de 14 milles.

Cet homme était si encouragé qu'il se levait à quatre heures et demie le matin pour aller commencer son travail dans la forêt. Je constatai que son horloge ne marquait pas la bonne heure, et qu'au lieu de se lever à quatre heures et demie il se levait à trois heures et demie. Il coupa des billes tout l'hiver, les sortit du bois et les empila. Il avait terminé ce travail lors de ma visite, et me disait, "J'ai gagné assez cet hiver pour nourrir ma famille, mais je ne peux pas payer mes taxes et si je ne les paie pas—on me dit que la loi est changée—on exigera un pour cent par mois jusqu'à ce que je les paie, sinon, dans un an on vendra ma ferme." Je lui ai répondu, "Je ne veux pas que vous fassiez souffrir vos enfants, et si des fonctionnaires du Gouvernement veulent vendre votre ferme, vous me le direz et nous porterons la cause devant les tribunaux; je ferai connaître la chose à la Chambre de commerce de Vancouver." Voici quelle est

[M. Thomas Bulman.]

la situation. Nous sommes au courant de ces choses tandis que vous ne l'êtes pas, et pour réussir au Canada il faut faire face à ces problèmes et les résoudre. J'ai appris avec plaisir l'existence de votre comité; vous avez de gros problèmes à résoudre, la question des taux de transport en particulier. Avant la guerre ils étaient environ un tiers moins élevés qu'ils le sont actuellement. Et en plus certains de nos taux qui ne s'appliquent pas. . . .

M. CALDWELL (l'interrompant): Vous dites que nous ne sommes pas au courant de cette situation. Je dirai que je suis sympathique à ces gens, parce que la moitié de nos fermiers font ce que vous avez découvert. Mais où est le remède.

Le TÉMOIN: Je vais essayer de trouver une solution pour mes concitoyens. Je ne parle pas en mon nom personnel, mais je me sens en quelque sorte obligé de venir en aide aux familles de la Colombie-Britannique. Je suis au courant des entreprises d'irrigation et des pertes qu'elles ont entraînées; des difficultés du transport et de la vente des produits, et seuls ceux qui ont des loisirs à consacrer à ces questions pourront en trouver la solution.

Je ne m'arrêterai pas à la question des taux de transport. Vous entendrez des experts, et je me contenterai de demander que les taux soient réduits à peu près à leur niveau d'avant guerre, et qu'on nous aide en ce qui concerne les expéditions par wagons frigorifiques.

Le président:

Q. Me permettrez-vous de vous demander comment on pourra réduire les taux de transport, tant que le coût de la main-d'œuvre sera aussi élevé qu'actuellement?—R. Oui, j'y ai songé. Nos commissions d'établissement des salaires nous arrivent en disant, "Vous payerez cette fille tant par semaine," et il nous faut le faire. Ensuite les fabricants de caisses nous disent de leur coté, "Vous nous payerez tant pour nos caisses, et nous devons nous rendre à leur demande. Mais il n'y a personne qui paie le producteur; on n'en tient pas compte. J'ajouterai, en ce qui concerne les taux de transport—que j'ai eu des entrevues avec les représentants des compagnies de messageries et de chemins de fer, et ce n'est pas une question d'obtenir ou de ne pas obtenir cette baisse; il faut payer 90c. en taux de messagerie sur chaque dollar de produits vendus. Telle est la situation; il nous faut vivre. Vous avez des taux arbitraires, mais il nous faut des taux qui nous permettent de mettre nos produits sur le marché, nous encouragent à augmenter la production et nous aident à décider les gens de l'extérieur à venir s'établir au pays. Il n'est pas bien de dire que nous devons laisser entrer seulement des agriculteurs. Nous connaissons mieux que cela. Je suis entouré aujourd'hui de cinquante hommes dont douze n'ont jamais vu une ferme, mais je les ai décidés à venir au pays. Ce sont des hommes d'affaires, et je ne vois pas pour quelle raison on ne laisserait pas entrer le charpentier et le briqueteur. Moi-même je n'ai jamais cultivé la terre avant d'aller en Colombie-Britannique, et je suis prêt à aller m'établir à côté de cultivateurs qui sont nés sur la ferme et je ferai de l'argent. Ce sont de gens intelligents qu'il nous faut.

Le PRÉSIDENT: Je suis heureux de vous entendre dire que vous faites de l'argent, car nous avons entendu un grand nombre de cultivateurs qui prétendent n'en pas faire.

M.Caldwell:

Q. Croyez-vous que les taux de transports actuels ont une tendance à faire baisser les recettes des chemins de fer en diminuant la production?—R. Absolument.

[M. Thomas Bulman.]

Q. De la même manière que le tarif douanier diminue la production des instruments aratoires?—R. Il devrait être admis dans la pratique que les produits naturels du Canada, particulièrement les produits de la ferme, jouissent d'un taux de transport moins élevé.

Q. Croyez-vous que le volume du trafic en serait augmenté?—R. Certainement. Si vous pouviez diminuer les taux de manière à permettre au fermier de réaliser des profits raisonnables, vous aideriez au commerce et auriez un plus grand nombre de fermiers en état de payer leurs taxes et d'acheter toutes sortes de produits. C'est le fermier qui en dernier ressort alimente toutes les industries. Il doit payer davantage pour les services du médecin ou de l'avocat ou au marchand. Si le coût de la vie de ces derniers augmente, ils exigent d'avantage du fermier qu'il s'agisse d'avis d'avocats, ou de sermons de ministres. Le médecin demandera plus cher pour faire une opération chirurgicale. Tout retombe sur le fermier. Si vous voulez que nous fassions un succès de l'agriculture, laissez venir les immigrants qui sont sains physiquement et mentalement, et dirigez-les sur les fermes. Lorsque nous les aurons sur la terre, ils y vivront heureux, et vos industries se développeront parce que vous aurez des gens en mesure de payer des prix raisonnables, ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui. C'est là que se trouve la clef du succès, et à moins que les députés qui sont en Chambre ne soient assez entreprenants pour faire face à la question...

M. Hammell:

Q. Vous êtes un habitant de la Colombie-Britannique, et nous avons récemment beaucoup entendu parler de l'invasion orientale. Laisseriez-vous les orientaux entrer librement au pays?—R. Non. Je vous dirai ce que nous avons fait.

Le PRÉSIDENT: Je vous ferai remarquer que nous avons un gros problème à résoudre, et je crois que nous ne devrions pas sortir de notre domaine pour discuter la question orientale.

Le TÉMOIN: Je pourrais répondre à ce monsieur en quelques phrases...

Le PRÉSIDENT: Si vous permettez, je crois que nous devrions nous en tenir à notre question, notre champ d'action est si vaste.

Le TÉMOIN: Très bien. En ce qui concerne la régie interne de nos affaires, nous travaillons de concert avec les Orientaux; ils sont avec nous. Un Japonais fait partie d'un conseil avec moi. Nous n'aimons pas cela, et il nous faut les contrôler. Nous n'en voulons pas dans la vallée de l'Okanagan. Nous avons besoin d'entrepôts frigorifiques. J'applaudis aux efforts tentés par le ministre de l'Agriculture pendant cette session pour nous venir en aide de ce côté. Avec des entrepôts nous pouvons prolonger la saison des expéditions. Nous croyons que de tels entrepôts devraient exister au point de production et de destination. Prenez la pomme MacIntosh, nous pourrions prolonger la saison l'expédition de trois mois et obtenir un excellent marché en Grande-Bretagne. Il est très difficile de traverser les prairies, je l'admets, mais il devrait être possible d'établir une ligne de navigation de Vancouver en hiver, en passant par le canal Panama. Je crois que cette question devrait être étudiée par ce comité.

M. Sales:

Q. Ne pourriez-vous pas résoudre ce problème en établissant des entrepôts dans les différentes villes?—R. Oui; sur les prairies, à tous ces endroits. Je crois savoir que le Pacifique-Canadien reçoit une subvention pour ses vapeurs qui font la traversée du Pacifique, et cependant ces derniers ne sont pas pourvus de chambres frigorifiques pour le transport de nos fruits.

Q. Que voulez-vous dire par subvention?—R. Je ne sais trop; j'ai seulement entendu dire qu'il recevait une subvention pour ses navires.

[M. Thomas Bulman.]

Q. De qui?—R. Du gouvernement fédéral. Je ne sais trop pour quelle raison; je suppose que c'est pour le transport des dépêches. Il y a une autre question. Il s'agit de l'Australie. Nous y avons déjà touché. Nous croyons que l'embargo devrait être levé. Nous ne demandons pas que les Australiens nous accordent autre chose que ce que nous sommes prêts à leur accorder; mais leur tarif douanier devrait être le même que le nôtre, et ils devraient nous accorder les privilèges que nous leur accordons.

Le président:

Q. Prétendez-vous qu'il existe un embargo empêchant nos fruits d'entrer en Australie?—R. On y refuse l'admission des fruits provenant d'un district où existe la brûlure de la pomme. Nos phytopathologistes affirment que la brûlure ne se transmet pas par les fruits; toutefois telle est leur attitude.

M. Hammell:

Q. Est-ce absolument certain?—R. C'est ce qu'affirment nos phytopathologistes. En plus, il existe très peu de brûlure dans bon nombre de nos districts.

L'hon. M. Tolmie:

Q. D'après l'interprétation des règlements australiens, s'il y avait de la brûlure à Penticton seulement, est-ce que l'embargo s'appliquerait à tout le district?—R. Nous comprenons qu'il ne serait pas possible d'expédier dans les circonstances. Les producteurs sont prêts à se soumettre à un système d'inspection qui se prononcera sur l'état des fruits et permettra ainsi l'expédition. Nous désirons que les mêmes droits soient imposés sur les fruits canadiens exportés en Australie que ceux qui le seraient sur les fruits australiens importés en Canada. Nous avons un autre marché au Japon. Nos relations avec le Japon, par l'entremise de la mère patrie, sont très cordiales. On ne peut cultiver en ce pays que des variétés de pommes très molles. Il existe des règlements concernant l'existence des aleyrodes. Je crois qu'il serait sage de faire des démarches pour assurer ce marché à nos fruits. Quant au crédit du cultivateur, je connais bon nombre de personnes qui ont dû payer 9 et 10 p. 100 d'intérêt à des compagnies de prêts pour obtenir de l'argent. Il devrait exister des mesures permettant aux fermiers d'obtenir des prêts à des taux peu élevés, sur des garanties satisfaisantes. Il n'y a pas de placement plus sûr qu'un prêt sur une ferme.

Le président:

Q. Combien vos fermiers doivent-ils payer sur des prêts hypothécaires?—R. Neuf et 10 p. 100.

Q. Est-ce là le taux courant?—R. Le taux courant est de 9 p. 100, et certains doivent payer 10 p. 100.

M. Hammell:

Q. Ne croyez-vous pas que cette question relève des gouvernements provinciaux?—R. Peut-être.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions aussi la question des crédits ruraux.

Le TÉMOIN: Il y a aussi la question de la sur-production. Il est vrai que les grandes villes reçoivent une surabondance de fruits et les fruits à meilleur marché. C'est une situation à laquelle nos coopératives espèrent apporter un remède.

Le président:

Q. Le plan de M. Shapiro a-t-il fait bonne impression sur vous?—R. Oui. Il m'a profondément impressionné si ce n'est... Je n'ai pas beaucoup de sang écossais...

[M. Thomas Bulman.]

Le PRÉSIDENT: Il y a des gens vertueux qui ne sont pas nés en Ecosse.

Le TÉMOIN: Je ne suis pas d'avis de placer des frais d'administration trop considérables sur un commerce, qui doit vendre avec une petite marge de profit. On a fait trop de bruit avec les salaires qui devraient être payés aux gérants, et je n'aimerais pas à payer un gérant $15,000 ou $20,000. Il nous faut faire face à la situation telle qu'elle existe. Au cours de la guerre nous avons fait de l'argent pendant deux ou trois ans. Je payais $188 par année en taxes, et j'ai vendu 500 acres de mon meilleur terrain. Il faut payer près de $2,000 de taxes sur ce terrain; on a augmenté mes taxes d'environ $1,000.

Le président:

Q. Je suppose que cette vente a été faite lorsque les prix étaient à leur maximum. Je suis assez homme d'affaires pour essayer d'obtenir le plus haut prix possible. Mais je me suis engagé de fournir de l'eau à raison de $3 l'acre, et cette eau me coûte $9 l'acre. Je fais cela depuis 15 ans, de sorte que je perds $6 l'acre, et le gouvernement provincial m'oblige à en dépenser encore $8,000 ou $10,000. Ainsi je n'ai pas tiré grand'chose de cette entreprise. Elle a absorbé une grande partie de mes profits, mais je veux bien en subir les conséquences et essayer d'en faire un succès. Ce que nous désirons et ce qu'il nous faudrait, c'est un taux de faveur pour le transport de nos fruits dans les principales grandes villes des Etats-Unis. Elles achèteraient nos fruits de qualité supérieure à un prix élevé, mais nous ne pouvons pas payer les taux exigés actuellement pour le transport sur ce marché.

Q. Avec les taux de faveur peu élevés, vous croyez que vous pourriez faire concurrence aux producteurs de Washington et de l'Orégon?—R. Oui. Nous avons une pomme rouge prête plus tôt que la Jonathan. Les marchands de New-York trouvent que notre MacIntosh se conserve bien, et ils en achèteront en plus grande quantité que par le passé.

M. Caldwell:

Q. Vous avez parlé des taux de faveur; pouvez-vous nous dire quelle quantité est transportée par les lignes canadiennes et par les lignes américaines?—R. New-York est un des principaux centres, Chicago vient ensuite. Je suppose que les deux tiers environ passent par la ligne du Sault, mais je ne suis pas en mesure de vous donner le chiffre exact.

M. Sales:

Q. Vous n'avez pas parlé du prix des vêtements, des chaussures et des autres choses de ce genre qui coûtent fort cher. Pouvez-vous rester dans le commerce et continuer à payer ces prix?—R. Je ne m'occupe pas du prix de ces choses; on pourrait le doubler, si seulement on me faisait une situation permettant de réaliser un profit raisonnable.

Q. Alors vous, messieurs de la Colombie-Britannique, seriez-vous prêts à recommander l'adoption de cette politique? Vous voulez que le prix soit déterminé par le coût de la production plus un profit raisonnable. Recommanderiez-vous cette politique pour tout le Dominion du Canada, l'appliqueriez-vous au producteur de blé, par exemple, à celui qui s'occupe de l'industrie laitière, de l'élevage, de la culture de la pomme de terre?—R. C'est la seule politique qui assure l'existence du fermier; il doit faire un profit sur sa production, mais je ne dis pas que nous pouvons augmenter inutilement le coût de production et réaliser quand même un profit. Il faut imiter ce que nous avons fait en Colombie-Britannique. Il m'a fallu dépenser plusieurs milliers de dollars pour implanter mon commerce en Colombie-Britannique, en qualité d'expéditeur indépendant, et ensuite me lancer corps et âme dans une coopérative, qui acheta mon installation au coût de la brique et du mortier. Je m'étais créé des débouchés d'expor-

[M. Thomas Bulman.]

tation et autres, et si un américain était venu pour acheter mon commerce il lui aurait fallu payer le double de ce prix. L'individu qui s'engagea à financer l'entreprise déclara après avoir fait l'examen du compte rendu de nos opérations, "Votre commerce vaut un quart de million de dollars". Le peuple s'en empare et ne paie que la valeur des briques et du mortier. Je dis que c'est de cette manière qu'il faut procéder, il nous faut diminuer les dépenses, et vous ne pourrez le faire qu'en travaillant collectivement, et en faisant disparaître ces gens qui vous barrent la route du succès. Ma maison barrait la route du succès aux fermiers, et que vous aimiez ou non ce principe, il vous faut l'accepter. Maintenant, je déclare qu'il nous faut diminuer le coût de production de nos pommes, faire baisser les frais de distribution, et insister pour obtenir un profit.

Q. Recommanderiez-vous cela comme ligne de conduite? Voici où je veux en venir. Etes-vous en faveur de la politique du coût de production plus un profit raisonnable?—R. Oui.

Q. Vous recommanderiez cela?—R. Oui.

M. Gardiner:

Q. Il n'y a qu'une chose que je désire vous demander, M. Bulman, et c'est au sujet des prêts aux cultivateurs. Avez-vous étudié la question, pouvez-vous recommander une méthode à ce comité en vertu de laquelle ces fermiers pourraient obtenir des prêts des banques?—R. La seule solution, je crois, c'est que le gouvernement emprunte à un taux peu élevé, comme il le peut, et, au moyen d'un mécanisme satisfaisant, prête ensuite cet argent aux fermiers aux meilleures conditions possibles.

M. Caldwell:

Q. La chose ne pourrait-elle pas se faire par l'entremise du système actuel de banques?—R. Non.

Le président:

Q. Je suppose que par le système de banque actuel vous voulez dire les banques établies au Canada en vertu de la loi des banques. M. Bulman, lorsque vous expédiez des pommes à Shangaï, à qui les vendez-vous?—R. Aux européens.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. Elliott:

Q. Une autre question concernant la vente; quel est l'écart ordinaire entre la somme reçue par le producteur et le prix payé par le consommateur pour vos fruits de qualité supérieure?—R. Le marchand de gros s'attend à recevoir 15 pour 100 aujourd'hui; certains exigent 20 pour 100. Le détaillant prendra 25c., certains prennent 75c.

Q. Pourriez-vous me donner le prix réel touché par le producteur, et le prix demandé pour ce fruit toutes dépenses comprises?—R. Nous ne le pouvons pas, parce que d'après notre système les ventes sont considérées en bloc, et le producteur recevrait probablement un prix assez satisfaisant si on lui versait le prix de sa seule expédition, mais il faut tenir compte des pertes des autres et dans son ensemble le résultat n'est pas très satisfaisant.

M. Caldwell:

Q. Toutes les ventes de la saison sont considérées dans leur ensemble?—R. Oui.

M. Sales:

Q. Monsieur le président, le comité a-t-il l'intention d'étudier cette question? Par exemple, j'ai pris en note la déclaration de M. Taylor où celui-ci affirme que le producteur n'a pas profité de ces prix élevés. En 1921 le consom-

[M. Thomas Bulman.]

mateur a payé les pommes de la Colombie-Britannique $4 la boîte, et on me dit que vous avez reçu environ 65c. en 1921?—R. Je ne me rappelle pas les chiffres.

M. SALES: Le comité a-t-il l'intention de faire enquête à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Oui, certainement; si vous avez lu le mémoire vous avez dû voir que c'est là un des points les plus importants de notre enquête.

M. Taylor, pouvez-vous nous donner ces chiffres?

M. TAYLOR: Je peux vous fournir certains des chiffres concernant les prix payés par les expéditeurs aux producteurs; j'ai les chiffres de six firmes différentes pour l'an dernier.

M. Sales:

Q. 1921?—R. Oui, 1921, Wealthies, $1.05, $1.20, $1.20, $1.20, $1.20. Macintosh, $1.50, $1.25, $1.27, $1.47, $1.50. Jonathan, $1.04, $1.25, $1.25. New Towns, $1.07, $1.32, $1.29, $1.47, $1.25.

M. Sales:

Q. Combien vous a-t-on payé les MacIntosh en octobre?—R. En octobre de quelle année?

Q. En 1921?—R. Je ne saurais le dire.

Q. Vous n'avez pas ces chiffres?—R. Non. Je vous ai donné les prix moyens payés, c'est-à-dire ce que les producteurs ont reçu pour ces variétés.

Q. Le prix mentionné pour les Macintosh est $1.50?—R. Oui.

Q. Le transport a coûté 65c. pour les rendre chez nous en Saskatchewan. Ce qui porte le prix des Macintosh à $2.15?—R. Oui.

Q. Et on les a vendues $4 la boîte?—R. Il vous faut ajouter 15 p. 100 à cela pour le marchand de gros. Il ajoute ce 15 p. 100 au prix du transport également.

Q. C'est-à-dire $2.80; ajoutez 15 p. 100 à ce prix?—R. $1.80, je crois.

Q. Oui, $1.80; 15 p. 100 sur cette somme équivaut à un peu moins de 30 cents?—R. $1.50 plus 65c. égale $2.15, et 15 p. 100 équivaut à environ 30c.

Le président:

Q. Cela fait $2.45?—R. Oui.

M. Sales:

Q. Nous avons payé $4.00.—R. Je crois que vous laissez de côté 60 ou 75c. Le coût de l'emballage est 60c. En 1921 nous avons exigé 65c. pour l'emballage et la coopérative 75c.

Q. Ce qui fait un peu plus de $3.00?—R. Oui.

M. SALES: Il reste une balance de 90c. Le détaillant reçoit plus, ou presque autant que le producteur.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Est-ce que les producteurs de pommes ou de fruits de la vallée de l'Okanagan sont de gros acheteurs de produits des Prairies?—R. Oui, plusieurs de nous le sont.

Q. Règle générale, par toutes les vallées vous êtes des consommateurs de produits des Prairies, de viande, de grains et de foins?—R. Oui, bien que certains d'entre nous subviennent à leurs propres besoins. Les gens cultivant des lopins de terre de 10 ou 15 acres ne produisent pas de foin, de grain, ou de choses de ce genre, mais ils en ont besoin.

Q. Vous importez une partie de vos produits. Les régions productrices de fruits dans l'état de Washington achètent-elles beaucoup de l'Alberta et de la Saskatchewan?—R. Pas pour un sou.

Q. Ainsi ce serait une bonne chose pour vous de créer un marché domestique, si c'était possible?—R. Oui, évidemment. Nous ne vendons pas tous nos produits

[M. Thomas Bulman.]

sur la base d'un profit raisonnable. Nous ne pouvons exporter que les fruits de qualité supérieure, et la balance est distribuée dans les Prairies. L'an dernier nous avons eu une récolte abondante de fruits, et si on ne l'avait pas distribuée elle aurait été perdue. Nous préférons en faire bénéficier les cultivateurs des Prairies plutôt que de la laisser pourrir.

M. Sales:

Q. Je crains que vous ne soyez pas en faveur de la réciprocité?—R. Absolument, si la chose est juste; mais pas une réciprocité semblable à celle dont on nous a parlé quelquefois. La réciprocité entre nous et les Etats-Unis serait ce qu'il y aurait de pire pour le Canada. Si nous faisions tous partie d'une même pays, nous pourrions probablement réussir aussi bien au nord qu'au sud. Mais si nous faisions l'essai de la réciprocité, personne ne pourrait dire quand la muraille douanière serait de nouveau élevée, et comme toute notre organisation se trouverait de l'autre côté de la frontière, nous ne pourrions pas réussir.

Le président:

Q. Quelle proportion de votre récolte est exportée à l'étranger?—R. Environ un tiers.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Je vous remercie beaucoup au nom du comité, monsieur, d'avoir bien voulu rendre témoignage.

Le comité s'ajourne jusqu'à mardi, le 13 mars 1923, à 3.30 p.m.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE DE COMITÉ Nº 268,

MARDI, le 13 mars 1923.

Le comité spécial d'enquête sur la situation de l'agriculture au Canada se réunit à 3 heures 30 p.m. M. A. R. McMaster étant au fauteuil.

M. GARDINER: Avant que nous nous mettions à l'œuvre, je voudrais soulever la question du crédit rural, au point de vue de la procédure à suivre. Si je ne me trompe, cette question doit être étudiée par nous, tandis que le comité des banques et du commerce doit enquêter sur le crédit en général. Ne pensez-vous pas que nous devrions faire en sorte de ne pas faire double emploi à ce sujet avec le comité des banques? Il me semble que nous devrions confiner notre enquête à établir s'il est besoin ou non de crédits ruraux, et dans l'affirmative laisser au comité des banques la recherche des moyens de procurer cet organisme au public. Je ne dis cela que pour ouvrir la question.

Le PRÉSIDENT: Je dois dire que je me suis permis d'aborder cette question avec le comité des banques, croyant en cela correspondre au désir de notre propre comité; j'y ai appris que le sous-comité des banques et du commerce a décidé de nous laisser le champ libre sur cette question du crédit rural, et de ne pas intervenir dans nos recherches. On a fait remarquer qu'il se produirait peut-être quand même double emploi, mais réduit à sa plus simple expression, vu que c'est une question relevant premièrement de l'agriculture. J'espère avoir agi conformément à vos vues là-dessus.

M. CALDWELL: Le crédit rural n'est pas prévu par l'Acte des banques?

Le PRÉSIDENT: Non, il y a une différence, selon moi, entre le crédit industriel et commercial, et le crédit rural.

M. GARDINER: Devons-nous comprendre, alors, que ce comité désire qu'après nous être renseignés sur cette question, nous recherchons ensuite les moyens de créer et mettre en œuvre un système de crédit rural?

[M. Thomas Bulman.]

Le PRÉSIDENT: Notre agenda se lit comme suit à ce sujet: " Etudier les ressources financières et bancaires de ce pays en ce qu'elles affectent les achats agricoles, ainsi que les divers systèmes de crédit rural organisés en ce pays ou ailleurs." Je ne sais pas si cette clause repond bien à votre question?

M. GARDINER: Si notre comité étudie à fond la question des crédits ruraux, cela me suffira. Si j'en ai parlé, c'est que je sais que certains membres du comité des banques s'attendent à l'étudier aussi, et j'ai voulu éviter la duplication. Je crois que nous devrions décider si nous devons entrer à fond dans l'étude de cette question, et s'il arrivait que nous fussions convaincus de la nécessité de l'établissement d'un système de crédit rural, que nous fassions part au gouvernement de nos conclusions au moyen d'un mémoire qui serait soumis à la Chambre. L'important est de décider présentement de l'étendue que doit prendre notre enquête.

Le PRÉSIDENT: L'entente à laquelle j'en suis venu l'autre jour avec le sous-comité des banques était que la question du crédit rural nous serait laissée entièrement.

M. SALES: Avez-vous reçu quelque renseignement de la part des officiers en loi de la Couronne relativement au comité sur les grains?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas encore reçu de réponse, mais je dois revoir ces messieurs. Si nos préliminaires sont épuisés, je demanderai à M. Duncan A. Campbell de vouloir s'approcher et prêter serment.

M. DUNCAN A. CAMPBELL est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, vous demeurez à Montréal, ou à Westmount?—R. A Westmount.

Q. Vous vous occupez d'exportation de bétail en Angleterre depuis quelques années, n'est-ce pas?—R. Oui. Vingt-cinq ans environ.

Q. En vue de la levée par l'Angleterre de l'embargo sur le bétail canadien, possédez-vous quelque donnée susceptible de renseigner ce comité sur la question des frais de transport et du transport lui-même du bétail canadien d'exportation?—R. La question du fret soulève deux problèmes: le transport sur terre et sur mer.

Q. Parlez-nous d'abord du transport maritime.—R. Les taux de chemin de fer sous le contrôle de la Commission canadienne des chemins de fer, mais nous n'en avons aucun sur les tarifs océaniques, sauf en ce qui concerne la Marine marchande de l'Etat canadien et peut-être les bateaux de la Canada Steamships Co., qui sont enregistrés au Canada—je n'en suis pas sûr; quant aux autres, ils relèvent des registres maritimes britanniques. En tant que je sache, les taux de fret océanique, aux Etats-Unis pas plus qu'ici, n'ont pu être soumis au contrôle du gouvernement.

Q. Pouvez-vous nous dire sur quel degré d'accommodement on peut compter aujourd'hui pour l'expédition du bétail en Grande-Bretagne?—R. Depuis le premier janvier dernier, il y a eu environ 7,000 têtes de bétail canadien expédié en Angleterre.

Q. Y a-t-il eu jusqu'à présent suffisamment d'espace disponible à bord des transatlantiques pour satisfaire aux besoins des exportateurs?—R. Oui, pratiquement. Nous sommes trois à Montréal dans ce commerce. M. Munro, qui a comparu devant le ministre et le sous-ministre, ici, l'automne dernier, puis M. Coghlan et moi-même. J'ai demandé à M. Coghlan combien de têtes de bétail il n'a pu exporter faute d'espace depuis le 1er janvier. Il m'a répondu par le chiffre quarante. 40 têtes qu'il n'a pu expédier faute d'espace. Je n'ai pas vu M. Munro, mais M. Coghlan l'a vu pour moi, et me rapporte qu'il s'agit

de 100 environ dans le même cas. Chez moi, c'est 20 bêtes qui nous sont restées ainsi.

M. Sales:

Q. Vous dites que vous êtes trois dans ce genre de commerce; en quoi consiste-t-il?—R. Bien, vous pourriez nous appeler des courtiers en fret, ou en bétail, ou encore des expéditeurs de bétail.

Q. Alors, vous n'êtes pas les agents des compagnies de navigation?—R. Non. Nous sommes dans ce commerce depuis environ 25 ans. Les cultivateurs, commerçants et autres nous écrivent, disent à quel port ils veulent expédier, et nous leur réservons l'espace requis. Nous nous occupons aussi de leur procurer la nourriture nécessaire aux bêtes, de marquer celles-ci pour éviter tout mélange avec d'autres, puis de les faire attacher, manœuvrer avec les soins voulus, et nous procurons de même les employés, ou gardiens nécessaires à la traversée. D'une façon générale, il n'est pas pratique de faire venir ces hommes de l'Ouest, à cause de leur transport jusqu'au port, qui coûte de $40 à $50 environ. Nous surveillons aussi l'assurance sur le bétail expédié, et voyons à sa livraison en bonnes mains; nous établissons avec l'expéditeur la proportion de l'avance pécuniaire qui lui revient, et lui remettons le solde après vente conclue.

Q. Vous ne spéculez pas sur ces disponibilités d'espace?—R. Il n'est pas à ma connaissance qu'il ait été possible de spéculer de cette façon depuis 25 ans que je suis dans ce commerce, parce que si les compagnies de navigation apprenaient qu'un homme reçoit, disons $5 par tête de plus que le prix convenu entre la compagnie et lui, la compagnie ne le permettrait pas, elle réclamerait ce surplus, et refuserait subséquemment de faire affaires avec lui.

Q. Alors, vous êtres agents pour les exportateurs?—R. Nous agissons de deux façons: ou bien l'agent du bateau nous dit: "J'ai place pour 100 animaux, pouvez-vous y pourvoir?" ou bien nous demandons à cet homme: "Avez-vous de la place pour 100 animaux? Nous l'offririons à nos clients." C'est la fonction d'intermédiaire.

M. Hammell:

Q. Retenez-vous au client la même somme que vous versez à la compagnie?—R. Pendant deux ans environ, le coût du fret était payable de ce côté-ci de l'océan. Je m'y objectais, mais les compagnies y tenaient. Depuis, nous avons réussi à ce que l'encaissement soit fait à destination par la compagnie, de sorte qu'il n'est pas possible de spéculer là-dessus.

M. Sales:

Q. Alors, vous ne retenez pour vos frais que tant par tête?—R. Tant par tête.

Q. Avez-vous objection à préciser?—R. Aucunement, mon tarif est de 50c par tête.

Q. Pour tous les services que vous avez énumérés tout à l'heure?—R. Exactement.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, quelles sont vos prévisions sur les expéditions de bétail par le port de Montréal pour cette année?—R. Je crois que nous pourrons compter sur 1,500 à 2,000 places disponibles par semaine, pendant mai et juin, et davantage peu à peu pour les mois de navigation suivants. La congestion la plus forte ne se produit pas avant septembre, octobre et novembre, alors que le bétail de l'Ouest est en marche; et il arrive alors que telle compagnie qui avait aménagé un bateau, se décide à en aménager un second, et ainsi de suite.

[M. Duncan A. Campbell.]

Q. Au point de vue de l'intérêt national en ce qui est de l'exportation du bétail, auriez-vous quelque suggestion à faire pour améliorer le système actuel?—R. Non, je le voudrais, mais je ne vois rien à suggérer.

M. Milner:

Q. Qu'entendez-vous par de l'espace?—R. Cela signifie le compartiment occupé par un animal à bord d'un bateau moderne; cela se loue par superficie de 2 pieds 6 pouces de largeur par 8 pieds de longueur, avec les allées de 3 pieds de largeur selon les règlements imposés par le gouvernment. Il a été édicté des lois à Ottawa à ce sujet, il y a quelques années; par exemple, pour un navire non moderne la loi exige que l'espace alloué à un animal soit large de 2 pieds 8, au lieu de 2 pieds 6.

M. Sales:

Q. Les bateaux sont aménagés ainsi?—R. Ils sont aménagés ainsi. Il y a ordinairement deux appuis. Prenez quatre animaux, attachés à la même barre mais séparés par deux appuis de deux par neuf, en épinette; lorsque la mer est houleuse et que le navire tangue et roule, votre bétail courrait risque de tomber et de s'étrangler. Donc, quatre animaux à 2 pieds 6 vous donnent environ dix pieds.

Q. Le gouvernement, ou les compagnies de navigation, pourraient-ils transporter cinq animaux dans l'espace ordinairement employé pour quatre?—R. La loi y pourvoit; si vos bêtes ne pèsent que mille livres à l'inspection officielle, on en mettra cinq dans l'espace de quatre.

Q. Alors, cinq bêtes pesant chacune huit cents livres occuperont le même espace que quatre du poids de mille livres?—R. On y peut mettre cinq animaux de mille livres ou moins. Un taureau de mille livres est considéré comme léger, mais au-dessus de mille livres il prend le même espace qu'un animal pleinement développé.

Q. Que faites-vous du bétail pesant moins que cela?—Q. Il n'est pas pratique d'exporter du bétail de cette catégorie.

Q. De moins de mille livres?—R. De moins de neuf cents livres. Les dépenses sont lourdes. A ce propos, je dirai qu'il y aura probablement du malentendu cette année à propos du système de cinq animaux dans quatre espaces. Par exemple, disons, que le taux soit de $20 comme il est actuellement; cela fait $80 pour quatre gros animaux, et vous voudrez envoyer cinq animaux moindres pour le même prix, puisqu'ils occupent le même espace. Cependant, les compagnies prétendent ne faire qu'une réduction de 10 p. 100 dans ce cas, au lieu de 20 p. 100, et je n'ai pas pu les faire changer d'idée jusqu'à présent. Elles font remarquer qu'il leur faut transporter le même nombre d'employés pour nourrir ces animaux, ainsi que pour les faire boire et les entretenir en état de propreté, de sorte qu'au lieu de diminuer de $5 par tête, elles n'allouent que $2.50. Nous avons essayé d'obtenir 16.

M. Caldwell:

Q. Constatez-vous qu'il y ait beaucoup de bétail de poids inférieur à neuf cents livres exporté en Grande-Bretagne?—R. Le premier groupe quitte Toronto aujourd'hui pour Montréal. Je n'ai pas vu de bétail à finir, depuis vingt-cinq ans, et j'ai oublié de quoi ils ont l'air, mais j'en verrai probablement demain matin. Je ne m'attends pas cependant à en voir de moins de mille ou onze cents livres.

M. Sales:

Q. Quelle limite de poids conseilleriez-vous au cultivateur qui veut exporter du bétail?—R. Je n'aime pas à donner des conseils, mais quant à moi je préfé-

 [M. Duncan A. Campbell.]

rerais ne pas exporter un taureau pesant moins de mille livres. D'abord, ce sont généralement des animaux de deux ans, et à cet âge ils sont peu résistants, la traversée leur fait perdre des forces et du poids, plus que chez les animaux plus formés, parce qu'ils sont plus vieux.

M. Elliott:

Q. Croyez-vous que les Etats-Unis développeront beaucoup leur exportation en Grande-Bretagne?—R. Oui, je le crois, pour aussi longtemps que le tarif Fordney sera en vigueur.

Q. Recommanderiez-vous l'exportation du bétail comme profitable à un cultivateur canadien?—R. Je n'aime pas donner une réponse formelle à cette question. Chacun a droit à tous les marchés qu'il peut trouver. L'idéal serait que l'éleveur pût être fabricant de viande de bœuf dans son pays, c'est-à-dire convertir la matière première en produit fini, mais il arrive des années, surtout dans l'ouest, où une sécheresse vous en empêche. Alors, si le marché américain vous est fermé, vous cherchez à obtenir un prix quelconque ailleurs plutôt que de laisser l'animal vous mourir sur les bras; alors le marché local ne vous suffit pas. Rien ne vous empêche d'exporter.

Q. Croyez-vous que le développement de l'exportation, si elle se continue, augmentera le coût du bétail demi-fini (stocker) au producteur canadien?—R. Oui, c'est probable; ou cela ou les expéditeurs seront très peu rémunérés.

Q. Lorsque ce commerce se sera développé, le cultivateur pourra-t-il augmenter le prix de vente de son produit fini sur le marché canadien?—R. J'ignore s'il y aura un effet sur le prix du produit fini. Celui-ci constitue une catégorie par lui-même. Comme je disais, dans les années de sécheresse, il y a avantage à exporter le bétail lorsque nous ne pouvons pas ici le rendre au point voulu. Vous l'expédiez en Angleterre où on le met à l'engrais après quoi il est vendu là-bas comme produit local, et il rapporte un meilleur prix, parce qu'il est plus tendre qu'un taureau expédié d'ici prêt à l'abatage.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, il a été dit ici dernièrement par un homme versé en la matière, que nous ferions mieux de toujours expédier nos animaux comme "stores", c'est-à-dire à être finis d'engraisser là-bas; êtes-vous de la même opinion?—R. Je crois que presque tout le bétail canadien sera expédié ainsi, car l'expéditeur y trouve une alternative commode. Dans le sud de l'Angleterre en particulier, il y a des commerçants qui préfèrent le bétail de poids lourd, fini là-bas, et lorsqu'ils reçoivent notre propre bétail fini, ils lui font encore subir un engraissage supplémentaire, puis le vendent au marché local. Ce produit est particulièrement apprécié du commerce anglais, plutôt qu'en Ecosse; en ce dernier pays, on s'occupe davantage des besoins du tourisme, qui demande une tranche de viande plus épaisse, et si le bœuf est gardé cinq ou six semaines en pâturage après son arrivée, il s'appelle "short-keep" et passe au commerce comme produit local.

Q. Alors, vous partagez l'opinion de notre expert de l'autre jour, à savoir que le Canada trouve avantage à expédier tout son bétail comme "stores", c'est-à-dire "à être fini", à cause du choix de l'abatage plus ou moins immédiat, ou différé selon l'état de l'animal, de façon à se conformer mieux au goût du public anglais.—R. Il n'y a pas de doute que ce système est plus avantageux, et ne comporte pas de risque, puisque vous conservez le droit d'abattre l'animal en débarquant s'il est en état.

M. Elliott:

Q. Je comprends que sauf quarante têtes, vous êtes en demeure de fournir l'espace requis pour nos expéditions?—R. Sauf environ cent vingt têtes.

[M. Duncan A. Campbell.]

Q. Pour quelle raison n'avez-vous pas pu trouver l'espace voulu pour ces cent vingt têtes?—R. Il arrive toujours un temps où tout est retenu, et ce qui survient ensuite ne peut pas être accommodé.

Q. C'est faute d'espace flottant alors?—R. Oui, mais la proportion est bien faible en raison du trafic transporté; une centaine environ de déficit.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, y a-t-il quelque empêchement pour un éleveur de l'Ontario ouest, qui aurait une grosse expédition à faire, à la négocier directement avec les compagnies de transport?—R. Absolument aucun. Rien ne peut empêcher un homme ayant la valeur d'un wagon de marchandise, ou moins, de s'entendre personnellement et directement avec les transporteurs, depuis sa ferme jusqu'au point ultime d'arrivée.

Q. Il ne risquerait pas de se faire répondre par la Compagnie que tout l'espace est retenu par M. Munro, M. Coghlan ou M. Campbell?—R. Oui, s'il arrive en retard, mais s'il y a abondance d'espace libre, il sera le bienvenu auprès de la compagnie.

M. Elliott:

Q. Et ce même expéditeur, s'il s'adresse à vous et que vous ayez l'espace à votre disposition, vous le lui passeriez?—R. Absolument. Comme je le disais, il n'y a que vingt têtes qui me sont restées, et je crois bien que l'expéditeur en question n'était pas très sérieux; je commence à les connaître assez bien.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, dites-vous que sur le total de votre clientèle, un seul s'est vu incapable d'expédier vingt têtes de bétail?—R. Oui, sur tout ce que j'ai expédié, depuis le 1er janvier jusqu'aujourd'hui.

Q. A combien s'est monté le total de vos expéditions durant cette période?—R. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je dirais environ six mille.

M. Sales:

Q. Vous avez fourni l'espace nécessaire à six mille animaux sur le total des demandes reçues?—R. Non, il y a eu surplus d'espace sur les demandes; nous avons expédié du bétail américain en sus du canadien, cinq mille en chiffres ronds, mais je n'aimerais pas à entrer dans des détails.

Le président:

Q. Vous avez trouvé de l'espace pour cinq mille animaux canadiens?—R. Oui.

Q. Et il vous en a manqué pour vingt têtes?—R. Oui, l'expéditeur est arrivé trop tard pour qu'on puisse lui réserver cet espace.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la quantité de bétail américain expédié par les ports canadiens?—R. Elle est bien petite. Seul le port de Saint-Jean en a reçu, nous n'en avons expédié par là que quelques centaines environ.

Q. Vous en avez envoyé *via* Montréal?—R. Oui, et ils vont ensuite à Boston et à Portland.

Q. A-t-on jamais tenté de former un comité pour retenir de l'espace?—R. Je ne le pense pas.

[M. Duncan A. Campbell.]

M. Milne:

Q. Se trouve-t-il beaucoup d'expéditeurs en quantités de moins d'un wagon?—R. Beaucoup expédient en quantités d'un wagon ou plus, surtout pendant les mois d'été. Pas beaucoup durant l'hiver, mais plutôt l'été.

M. Elliott:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du coût de transport du bétail en 1913 d'un point donné, comparé avec les taux actuels?—R. Il n'y a pas eu d'expédition en 1913, ni avant 1920 ou 21, alors que nous avons payé $125 par tête pour le fret.

Q. Voici ce que je veux dire: il s'est fait de l'exportation depuis un certain temps. . .—R. Ah, vous voulez dire comparé entre l'avant-guerre et aujourd'hui?

Q. Oui, avant la guerre le taux de fret intérieur, de Winnipeg à Montréal si je me souviens bien, était de 60 ou 65 cents.

Q. Par cent livres.—R. Par cent livres. A l'heure actuelle, je ne suis pas très sûr, je crois que c'est 87 cents ½ jusqu'à Montréal. Le tarif océanique il y a quinze ans était de £1 à £2 par tête.

Q. Et maintenant?—R. Il est de 20 dollars.

Q. $20?—R. Oui.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, il existe une impression, fondée ou non, parmi certains petits expéditeurs qu'ils ne sont pas traités équitablement par les compagnies de navigation, ou les courtiers, quant à ces questions d'espace. Pouvez-vous. . .—R. Vous voulez dire qu'ils paient des taux plus élevés?

Q. Je ne puis dire s'ils paient davantage ou s'ils ont l'impression qu'ils ne jouissent pas d'autant de considération que les plus gros expéditeurs. Croyez-vous que ces soupçons soient fondés?—R. Je ne le crois pas. Tout ce que pourrait trouver le petit expéditeur, c'est que celui qui expédie beaucoup et constamment, se pourvoit d'avance. Il réserve généralement ce qu'il lui faut un mois ou deux à l'avance, tandis que le moindre expéditeur n'arrive que deux ou trois semaines avant la date d'expédition; car ce dernier travaille surtout pour vendre son bétail au pays, et ne trouvant pas son prix, il se tourne du côté d'outre-mer et nous arrive parfois trop tard, parce que tout l'espace disponible est déjà retenu. Laissez-moi donner un exemple, monsieur le président. Hier soir j'ai reçu un télégramme me demandant une réserve sur le mois de mai et une option sur juin. Mais aucun petit expéditeur n'est en vue actuellement.

Q. Je ne comprends pas très bien, quant à moi; voulez-vous expliquer un peu plus en détail?—R. Il y a pour le fret des options par câble ou par fil.

Q. Qu'est-ce qu'une option par fil?—R. Disons que vous demeurez à Winnipeg, et que vous avez du fret à expédier. Vous m'envoyez une lettre-télégramme, je la reçois aujourd'hui.

Q. Quand vous dites que j'ai besoin de fret, vous voulez dire de l'espace?—R. Vous voulez de l'espace pour vingt, ou cent ou n'importe quel nombre d'animaux, dont vous me donnez tous les détails et la quantité exacte. La coutume est de réserver cet espace immédiatement, disons ce matin, mardi. Cet expéditeur a droit à cette option jusqu'à demain midi, ces options allant ordinairement de midi à midi, sauf renouvellement.

Q. Précisons encore: supposons que je sois un expéditeur de Winnipeg. . .—R. Vous me télégraphiez votre besoin de cent places. Je reçois cette dépêche le matin et je me rends à la *White Star* ou à la *Reford* ou quelque autre compagnie de navigation, et je dis: "J'ai une demande de cent places pour Liverpool de la part de McMaster." Je vous réponds immédiatement: "Je vous ai retenu

[M. Duncan A. Campbell.]

cent places de telle compagnie à tel taux, veuillez confirmer." Si vous êtes d'accord, vous m'en informez et je vous engage avec la compagnie. Si vous tardez et ne venez que deux ou trois jours après, il peut être trop tard.

Q. Il peut arriver que vous l'ayez passé à d'autres?—R. Une fois que vous avez une option en mains, l'usage est qu'elle soit valable pour vingt-quatre heures afin de vous donner le temps d'échanger les télégrammes nécessaires.

Q. Mais si je néglige de vous confirmer mon accord, vous devenez libre de disposer des places en faveur d'une autre personne?—R. Ce qui arrive généralement, c'est qu'un autre courtier arrive et prend l'option à son compte. Je ne pourrais donc plus vous la maintenir.

M. Milne: Y a-t-il quelque frais à subir du fait de cette option?—R. Aucun.

M. Caldwell:

Q. Vous ne faites pas un dépôt en garantie?—R. Non.

Q. Qu'arrive-t-il si quelqu'un ne prend pas possession de l'espace qu'il avait réservé par cette option?—R. Cela devient une affaire sérieuse.

M. McKay:

Q. Quelle compensation auriez-vous en pareil cas?—R. Il m'est déjà arrivé de perdre de l'argent pour m'être trompé sur les hommes en faveur de qui je réservais de l'espace.

M. Caldwell:

Q. Vous ne pouvez pas rattrapper cet individu?—R. Je le pourrais peut-être, mais la vie est trop courte pour lui faire un procès, car lorsqu'un homme ne tient pas ses engagements, il y a probabilité que vous n'en pourriez tirer aucun dédommagement.

M. McKay:

Q. Dans un pareil cas, c'est vous-même qui supportez la perte?—R. Cela n'arrive pas très souvent. J'ai commis cette erreur une fois cette année; l'individu devait expédier 50 têtes, et cela m'a coûté mille dollars.

M. Caldwell:

Q. Vous avez été obligé de payer pour cet espace?—R. Oui.

Q. Vous vous engagez personnellement?—R. J'interviens entre la compagnie et l'expéditeur. Autrement dit, la compagnie ne connaît pas qui peut être Smith, par exemple, et mon rôle est de le connaître. Si je me trompe sur son compte, c'est moi qui en subis les conséquences.

M. Sales:

Q. Vous dites, monsieur Campbell, que toute la rémunération que vous recevez consiste en 50c. par tête?—R. Non, je touche aussi une commission de un et un quart p. 100 de la part de la compagnie maritime, soit 25c. par tête.

Q. Et c'est tout?—R. C'est toute la rémunération, sauf si je vends votre bétail. Si vous assurez le bétail, vous touchez la commission ordinaire d'assurance. Le fret, la nourriture et le personnel sont fournis au prix coûtant, ainsi que toute autre dépense. Encore une fois, nous exigeons 50c. par tête et recevons de la compagnie une commission de 1 cent et quart pour cent, plus la commission d'assurance s'il y a lieu.

Q. Aucune autre source de profit?—R. Aucune, excepté si vous convenez d'opérer la vente vous-même, et alors vous fournissez un vendeur. On touche quelquefois une commission de la part de ce vendeur. S'il n'a pas de vendeur,

[M Duncan A. Campbell.]

vous ne touchez rien. Si votre représentant est de l'autre côté, vous touchez une commission.

M. McKay:

Q. Vous dites avoir perdu $1,000; ne pourriez-vous pas les réclamer de celui qui a manqué à son engagement?—R. Je le pourrais, mais je n'ai pas cru devoir le faire.

Q. Ça n'en vaut pas la peine?—R. Non, je l'aurais fait si c'eût été possible raisonnablement. Ces choses-là n'arrivent que très rarement.

M. Hammell:

Q. Comme question de fait, vous connaissez bien les expéditeurs?—R. Oui; et le fait est que 99 p. 100 d'entre eux sont absolument honorables et hommes de parole, qui tiennent leurs promesses.

M. Milne:

Q. Quel est le taux de l'assurance?—R. Il varie, selon la catégorie de steamer. Pour la saison de 1922, les paquebots de ligne ont commencé au taux de trois quarts; plus tard ils l'ont réduit à cinq huitièmes de 1 p. 100.

Le président:

Q. N'est-il pas vrai que le pays possède des navires connu sous l'appellation de Marine marchande du gouvernement canadien?—R. Oui.

Q. En affaires avec eux, les traitez-vous, et êtes-vous traité par eux de la même façon que pour d'autres bateaux?—R. Absolument, monsieur; ils sont à nous.

M. Sales:

Q. Sont-ils aménagés pour transporter du bétail?—R. Je cherche dans mes dossiers ici un exemple qui vous montrera s'ils sont adaptés au transport du bétail. Je ne veux rien dire contre eux, parce que j'ai différé d'opinion à ce sujet avec l'ancien ministre de la Marine. Je voudrais alors que ces bateaux fussent construits de façon à pouvoir se prêter au transport du bétail, mais à cette époque personne ne pensait qu'il dût jamais y avoir de bétail à transporter, et l'on crût que je cherchais un intérêt personnel, de sorte qu'ils n'ont pas été construits pour cette sorte de transport. Voici une liste que m'a fournie la *Canada Steamships Line*; il y en a d'autres dont Bickerdyke a aussi computé une liste. Je vous ai dit que l'an dernier le taux d'assurance était de un quart de 1 p. 100.

Q. Vous mettez entre mes mains, monsieur Campbell, un relevé des animaux transportés à bord du *Canadian Commander*, du *Canadian Hunter*, du *Canadian Trader*, du *Canadian Ranger*, du *Canadian Raider*, du *Canadian Victor* et du *Canadian Rancher*.—R. Oui, pour la saison de 1921.

Q. Il a été transporté en tout 2,830 animaux?—R. Oui.

Q. Avec une perte de 95 têtes, soit dans la proportion de 3.35 p. 100?—R. Oui.

Q. Voulez-vous nous dire si, selon vous, cette proportion est normale, ou trop forte?—R. J'ai déjà dit à ces messieurs que l'on peut assurer du bétail—, ou plutôt remontons plus loin afin que vous soyez mieux renseignés sur cette question d'assurance. A la conclusion de la guerre, lorsque je suis allé à New-York pour établir des taux, le meilleur que j'ai pu obtenir fut un et demi pour cent. On m'a d'abord demandé deux pour cent, mais j'ai obtenu un et demi. Plus tard, j'ai fait baisser cela à un, puis à trois quarts de un. Le tarif était à trois quarts en mai et au commencement de juin dernier, puis nous avons obtenu cinq huitièmes de un pour cent. Il s'agit d'une garantie contre tous risques, couvrant l'animal depuis son entrée à bord jusqu'à la sortie de l'autre côté de

[M. Duncan A. Campbell.]

l'océan. Autrement dit, si l'animal est assuré pour $150 et qu'il périsse, le propriétaire touche $150.

Q. Le plein montant de la police?—R. Oui.

Q. Alors, la liste que vous produisez est plutôt chargée?—R. Oui, elle est au taux de 3.35, et cette autre à 62c. ½.

Q. Qu'est-ce que cela signifie, monsieur Campbell?—R. C'est que ces bateaux ne sont pas de bons transports de bétail. La raison principale, c'est que les tillacs ont trois pieds de hauteur, et qu'il faut mettre le bétail de chaque côté, puis sur le tillac même, sans rien après quoi l'on puisse fixer des supports. Alors, dès qu'une vague frappe les tillacs elle les enfonce et le bétail est jeté à fond de cale ou contre les cabestans. Dans une certain bateau en particulier, nous avons subi une lourde perte du fait qu'il s'éleva une tempête, et que tout le chargement de bétail du pont supérieur fut emporté à la mer.

Q. Y aurait-il moyen de modifier ces bateaux de façon à les adapter à ce transport?—R. En mai, juin ou juillet, ou le premier août, ces bateaux ne feraient pas beaucoup l'affaire, mais pour un cas pressé ils pourraient toujours servir. Je crois que le ministère de l'Agriculture a fait des représentations à ce sujet au ministère de la Marine, et que celui-ci a décrété que ces bateaux ne pourront pas transporter de bétail; il en est ainsi depuis les pertes dont M. le président a parlé. L'ennui est que ces pertes excessives ont pour résultat de faire hausser les taux d'assurance sur toute la navigation du Saint-Laurent, ce qui se conçoit facilement. Autrement dit, pour quelques milliers de têtes dont vous êtes chargé, l'assurance sera augmentée sur cinquante mille têtes.

Q. Serait-il possible de modifier ces bateaux de façon à les adapter à cette catégorie de transport?—R. Non.

Q. Vous voulez dire que si on élevait la carène, ils rouleraient davantage?—R. Non, mais je crois qu'ils n'ont pas été construits à la façon moderne, ils sont tout en écoutilles. Autrement dit, ayant été construits durant la guerre, on les a faits selon l'idée de "deux côtés et un couvercle". Voilà ce qu'on a fait durant la guerre, ils sont tout en écoutilles, et il ne vous reste pas d'espace à côté pour placer du bétail. S'ils ne portaient que cent quarante têtes, un tiers ou la moitié moins qu'ils ne portent, et cela sous les écoutilles, alors ce serait possible.

Q. Pourraient-ils faire ce transport de façon à concurrencer les autres lignes?—R. Non, parce qu'il en coûte plus cher pour faire escale à un port additionnel. Si vous arrêtez à un autre port que celui auquel votre cargaison est destinée, c'est une dépense supplémentaire, et c'est ce qui se produit généralement avec du bétail. Par exemple, le bétail à destination de Glasgow se décharge à un port nommé Merkland, à six milles au sud de Glasgow. Pour y arrêter, le navire se trouve à perdre une marée ou deux, une en tout cas. Il en coûte à la compagnie de £50 à £70 selon le tonnage du vaisseau. En d'autres termes, il faut que vous ayez à bord au moins 150 à 200 bêtes, et tout arrêt supplémentaire revient environ à $2 par tête.

Q. Alors, ces bateaux du gouvernement ne peuvent transporter que du fret en caisses et en paquets?—R. En tout cas, il ne sont pas commodes pour le bétail. Nous n'aimons pas à nous en servir à cette fin. De plus, ils manquent d'accommodation et leur ligne de flottaison est basse.

Q. Y a-t-il de l'espace en abondance, à $20 aujourd'hui?—R. Pas en abondance, mais suffisamment. Il n'y en aura pas assez en avril, ni dans la deuxième quinzaine de mars, parce que plusieurs bateaux ont été retirés du service.

Q. Connaissez-vous quelque expéditeur qui soit actuellement privé de l'espace dont il aurait besoin?—R. Oui, j'en connais, pour mars et avril. Jusqu'à présent, il y en a eu assez. L'abolition de l'embargo a stimulé le commerce. Tous les éleveurs sont quelque peu des spéculateurs, qui aime essayer tout ce qui se présente de nouveau, et nous recevons beaucoup de demandes, plus ou

[M. Duncan A. Campbell.]

moins sérieuses, je ne sais trop. En tout cas, je sais que la ligne Donaldson a dû donner un service de quinzaine, tandis qu'elle n'a rien pour avril, sauf pour Glasgow.

Q. Est-ce parce que tout son espace est retenu par option?—R. Non, ses vaisseaux sont sans emploi, il y avait perte à les opérer. Quelques-unes des autres lignes ont aussi réduit leurs services. De Portland, la White Star opère deux bateaux de moins qu'à l'ordinaire et s'en servira dans le Saint-Laurent après réparations. Je ne veux pas dire cependant que le déficit en bateaux soit sérieux; il suffirait de deux ou trois cales additionnelles pour y pourvoir.

Q. Est-ce au cas ou l'espace serait retenu sous option?—R. Je ne connais pas d'espace sous option.

Le président:

Q. Est-ce que tout l'espace est retenu définitivement?—R. Il n'y a pas d'espace retenu sous option. Je crois que le comité. . . j'aimerais vous parler franchement de mon propre commerce, c'est le seul dont je connaisse vraiment quelque chose.

Q. C'est pour cela que vous êtes ici.—R. Voici. Des Anglais, de Londres et d'ailleurs, des Ecossais et des gens de Norfolk, le comté le plus important pour l'élevage en Angleterre, ont retenu formellement plusieurs steamers pour du bétail "store", soit à demi-fini. Il en part une expédition de 400 têtes aujourd'hui de Toronto envoyé par des Anglais, 300 par M. Woodward et 100 par M. Chapman, qui a visité l'ouest, et même le Canada d'un bout à l'autre. C'est le plus grand éleveur de Norfolk, et il expédie sa première cargaison à destination de Manchester.

M. Caldwell:

Q. C'est au Canada que les commerçants retiennent l'espace voulu?—R. Oui.

Le président:

Q. Le retiennent-ils par l'entremise de courtiers comme vous?—R. Dans le cas actuel, ils l'ont obtenu par mon entremise.

M. Sales:

Q. Ils ont retenu ces vaisseaux pour un seul voyage?—R. Pour être précis, ils ont affrété le *Manchester Division*, départ le 17 mars de St-Jean, avec 416 têtes; le *Manchester Brigade*, 31 mars de St-Jean, avec environ 400 têtes; et le *Manchester Corporation*, devant partir le 14 mais retardé jusqu'au 26 mars. Ce dernier a été frété en grande partie, ainsi qu'un autre pour Dundee, départ le 12 avril, par un M. McArthur, représentant je crois plusieurs éleveurs écossais, sur une option comportant de 416 à 520 animaux.

M. Sales:

Q. Vous avez mentionné cinq ou six bateaux.—R. Oui, cinq ou six.

Q. Pas plus?—R. Je crois savoir qu'il en est un autre frété pour 350, mais c'est le seul qui soit disponible.

Q. Dans ces conditions, quelle chance reste-t-il au fermier qui envoie son bétail à Winnipeg, par exemple, à des commerçants locaux, disons la United Grain-Growers, de se procurer des places?—R. Je n'en sais rien, je ne saurais vous dire quelle chance ils peuvent avoir.

Q. Vous n'avez aucune idée des disponibilités?—R. Il n'y en a pas actuellement, mais ils auront toute facilité après le premier mai. Il n'y a rien de retenu pour mai encore.

[M. Duncan A. Campbell.]

Q. C'est-à-dire que pratiquement tout est engagé actuellement?—R. Je crois que les Grain-Growers ont retenu un bateau ou deux pour le premier mai; ensuite, sans être sûr, je crois qu'ils ont retenu le *Manchester Importer*, pour le 14 mai, avec 350 têtes.

Q. Au meilleur de votre connaissance, alors, ce sont des fermiers de la Grande-Bretagne qui font surtout ce commerce.—R. Oui, je sais pertinemment que ce sont les fermiers de la Grande-Bretagne qui en font la plus grande partie.

Le président:

Q. M. Campbell, en tant qu'on puisse savoir, peut-on soupçonner les fermiers anglais de retenir ainsi de l'espace moins pour l'utiliser que pour protéger leurs marchés locaux?—R. Non, il n'y a aucun rapport. Ils ne feraient pas cela dans ce but. Ils agissent individuellement, à un point de vue purement spéculatif. Ce qu'il pourrait arriver de mieux aux fermiers canadiens, c'est qu'il y eût plus d'espace, et que les anglais l'achetassent entièrement. Ils seraient forcés d'acheter le bétail. Je maintiens une chose: je reçois des centaines de lettres de personnes de la Grande-Bretagne me demandant de les représenter au Canada. A chacun d'eux j'ai répondu que si les Anglais veulent abolir l'embargo, ce n'est pas pour nos beaux yeux, mais tout bonnement pour avoir du bœuf à meilleur marché. Si l'Anglais veut du bœuf canadien, il est le meilleur juge de ce qu'il lui faut, du moment de l'achat et du prix qu'il peut payer, de sorte que ce qu'il peut faire de mieux est de se procurer le transport, puis d'acheter le bétail, et plusieurs d'entre eux l'ont ainsi compris, et sont venus.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, je suppose que rien ne pouvait empêcher un expéditeur canadien quelconque, par votre entremise ou non, de conclure les mêmes arrangements avec les compagnies que ces Anglais?—R. Absolument rien. M. Sales a nommé tout à l'heure les Grain-Growers. J'ai offert moi-même aux Grain-Growers le premier espace pour bétail demi-fini (stocker) qui ait été offert à quiconque au Canada.

M. Sales:

Q. Sur quelle base?—R. Le 10 février. Voici le dossier et les télégrammes originaux, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le comité? Je pourrais donner lecture de quelques-unes de ces lettres.

Le TÉMOIN: Elles sont plutôt longues.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais en lire une. Voici une lettre écrite par M. Campbell à M. C. Rice-Jones, président des Grain-Growers, ltée, de Winnipeg; elle est datée du 15 février 1923 et se lit comme suit:

M. C. RICE JONES, président,
United Grain-Growers,
Winnipeg.

Cher monsieur,

J'ai reçu hier votre télégramme comme suit:

"Votre dépêche à Collyer retardée, nous voulons expédier par premier bateau, informez-nous chiffre total espace disponible *Manchester Importer* et s'il touche Liverpool ou Manchester, aussi même information sur bateau suivant."

et j'ai répondu comme suit:

"Ne recevant pas de réponse à mon message relatif à l'*Importer* J'ai conclu que vous n'étiez pas intéressé; seulement un cent disponible maintenant. Me souvenant que Collyer a dit que la politique des

[M. Duncan A. Campbell.]

Grain-Growers est de vendre à Winnipeg si possible, j'ai affrété partie de ce bateau à des acheteurs anglais, et j'ai avisé refus du reste par câble. Auriez-vous des animaux à vendre à ces gens et quelle catégorie, avec prix Winnipeg. Nécessaire bétail soit domestiqué et si possible sans cornes, pour premiers envois des bêtes de choix."

N'ayant pas eu de réponse à ma dépêche, j'ai conclu que vous n'étiez pas intéressé au bétail pour engraissage par les premiers départs. Je m'étais renseigné à diverses sources et j'avais appris qu'il n'y a pas beaucoup d'animaux de cette catégorie actuellement dans l'Ouest. Je regrette n'avoir pas eu de vos nouvelles plus tôt. Quoiqu'il en soit, les places de l'*Importer* sont louées à des Anglais désireux d'acheter du bétail ici, et si j'en crois M. Collyer, vous préférez à prix convenable vendre à Winnipeg.

Dans mon câblogramme à ces Anglais, je leur ai offert le premier des bateaux de Manchester, ainsi que l'option sur des bateaux subséquents. J'ai fait des affaires considérables avec l'un d'eux et j'ai obtenu toute satisfaction. C'est un acheteur émérite et l'un des meilleurs juges en bétail de la Grande-Bretagne, avec de grandes relations dans le monde des engraisseurs (Store). L'autre est un important nourrisseur (feeder) qui a gagné de nombreux prix aux expositions, de sorte que je crois qu'ils seront des clients intéressants pour le Canada. S'ils viennent, je tâcherai qu'ils vous rencontrent. En attendant, si vous désirez que je leur fasse des offres pour vous par câble je suis à votre disposition.

Votre dévoué,"

M. Sales:

Q. Ont-ils pris des arrangements avec vous depuis lors?—R. Non.

Q. Je crois savoir qu'ils ont présentement un chargement de bétail en route pour St-Jean?—R. Oui.

Q. Ils se sont procuré cet espace directement?—R. Ailleurs, je ne sais où, mais pas par moi.

Q. Leur était-il possible de se le procurer autrement que par ces trois courtiers?—R. Oui, cette question a déjà été posée ici, et j'ai répondu que tout expéditeur de vingt animaux peut retenir ses places lui-même auprès des compagnies de transport; cette quantité constitue un chargement de wagon.

Le président:

Q. Monsieur Campbell, on m'a dit dernièrement que le taux de transport du bétail outre-mer a été de $15 par tête; est-ce bien exact?—R. Oui.

Q. Et actuellement, il est à $20?—R. Oui.

Q. Vous connaissez bien les facilités d'expédition du port de Montréal. A votre avis, est-ce qu'il en coûte 25 p. 100 de plus pour la navigation?—R. Non monsieur.

Q. Pouvez-vous fournir une explication?—R. Il y a plus d'acheteurs que de vendeurs de bœuf; c'est la même raison qui explique les hausses du blé ou de toute autre nécessité. Tout l'automne dernier j'ai travaillé pour faire baisser le tarif à $15 croyant que sans cela les expéditions allaient cesser entièrement. Le coût de la manutention du bétail est devenu hors de proportion. En d'autres termes, il en coûte aujourd'hui trois cents et demi la livre pour transporter un taureau de nos campagnes d'Ontario à l'Angleterre. Je suis sûr qu'une baisse serait à l'avantage des expéditeurs et des transporteurs. Vous demandez pourquoi le taux est plus élevé.

J'avais réservé du fret à $15 pour janvier et février. Or, M. Chambourg, de New-York...

[M. Duncan A. Campbell.]

Le président:

Q. Qui est ce monsieur?—R. M. Chambourg? C'est un citoyen de New-York qui a été toute sa vie un gros expéditeur. Il a haussé les taux de la White Star à $20 et nos lignes canadiennes ont suivi le mouvement.

Q. Arrêtons-nous là-dessus. Nos lignes canadiennes ont-elles suivi simultanément, ou bien une par une à tour de rôle?

M. Hammell:

Q. Comme question de fait, ces courtiers se sont-ils livré bataille?—R. Non, M. Chambourg n'est pas un courtier, c'est plutôt un expéditeur, je le connais très bien. Il expédie son propre bétail et retient les places, par l'entremise de son courtier, M. Fetterhaugh. Il s'est dit qu'il lui serait plus avantageux de payer $20 et d'avoir le contrôle exclusif que de laisser les autres l'avoir à $15. Il a commencé cela à Portland, mais nous ne l'avons pas laissé accaparer le marché de Portland.

M. Sales:

Q. Quand cela s'est-il passé?—R. Au commencement de février.

Q. Ici nous avons un homme qui est expéditeur de bétail?—R. Oui.

Q. Alors, c'est un expéditeur qui achète tout l'espace à $20?——R. Tout ce qu'il peut trouver.

Q. Et il augmente délibérément le prix?—R. Il le hausse de $5 lui-même.

Q. Son but est-il de faire en sorte que les éleveurs ne puissent vendre qu'à lui?—R. Non, je ne dirais pas cela. Mais il savait que l'espace maritime était limité, et que le marché anglais pourrait absorber tout ce que nous pouvons expédier ainsi chaque semaine, et il a voulu être le seul intermédiaire, pour ne rien laisser perdre des bénéfices possibles.

Q. Comment pouvait-il se refaire à moins de payer moins cher à son vendeur? Comment pouvait-il refaire son $5?—R. Il avait peut-être une marge au-dessus des $20, et il peut aussi y avoir eu une bonne marge au-delà de $15. Je ne sais pas quel était son raisonnement, je ne l'ai pas vu.

Q. Il serait surprenant qu'un homme d'affaires réduise de son propre gré ses profits de $5 sans prévoir quelque moyen de se refaire.—R. J'ai vu acheter son bétail à Chicago, il y a deux semaines, pour utiliser ses places à $20. Il n'y a pas un homme au monde qui puisse accaparer le marché des Etats-Unis. On l'a déjà essayé, mais c'est impossible. Il n'est pas de mèche avec les empaqueteurs, il lutte plutôt contre eux.

Q. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi nos ports canadiens ont adopté les taux de New-York en cette circonstance? Existe-t-il quelque entente, combine ou arrangement?—R. Je n'en sais rien, je ne suis pas un navigateur. Je ne sais pas comment les choses se passent, mais je crois que si les transporteurs maritimes se rencontrent, il est naturel que le premier demande à l'autre. "Qu'avez-vous obtenu pour le bétail?" et que la réponse soit "J'ai eu six sous et quart la livre." Le premier dira vraisemblablement: "Quant à moi, je n'ai encore rien conclu, mais mon prix sera six cents et quart également." De même pour du fret, si l'un obtient $20 les autres exigent $20 et c'est fait.

Q. Alors, vous ne croyez pas qu'il existe d'entente plus étroite qu'une simple rencontre accidentelle?—R. Demandez plutôt cela à un employé de navigation. Je préfère ne répondre que sur des sujets que je connais bien. Je crois que vous feriez bien d'assigner un expert en navigation mercantile.

Le président:

Q. Il y a des choses que vous connaissez bien et sur lesquelles vous pouvez nous renseigner. Par exemple, vous avez dit que le taux à New-York a été déjà de $15?—R. Oui.

[M. Duncan A. Campbell.]

Q. C'était aussi le taux de Portland?—R. Oui.

Q. Cette recherche, cette concurrence pour l'espace a fait monter le tarif à $20 à New-York et de même à Portland?—R. Oui. Voyez-vous, que ce soit à New-York ou à Portland, les lignes qui transportent du bétail sont pratiquement les mêmes, la White Star. A Saint-Jean le taux n'est jamais venu à $15 ni la ligne Donaldson, il est toujours resté à $20.

Q. Il est resté à $20?—R. Oui.

Q. Quand est-il monté à $20?—R. Je crois que le dernier bateau de février était à $20.

Q. Quand a-t-il monté à ce prix à Saint-Jean?—R. Il n'y a pas de fret de Montréal. . .

Q. Quand a-t-il monté à $20 à Montréal?—R. Il n'y a pas d'expédition de Montréal en hiver.

Q. Eh bien, de Saint-Jean?—R. Saint-Jean n'est jamais descendu à $15; il n'y a eu que quelques bateaux pour Glasgow.

Q. A Montréal, quand avez-vous commencé à charger à $20?—R. De mémoire, je crois que c'est en février. Je ne me souviens pas s'il y en a eu en janvier, mais je crois que c'est au commencement de janvier que j'ai réservé de l'espace sur des bateaux en partance pendant la dernière semaine de février.

Q. A Portland?—R. Oui, je me rappelle avoir retenu des places en novembre, décembre et janvier pour les départs de février, à $15, mais les compagnies de navigation ont refusé de m'en donner, parce que nous essayons de retenir ces places à la fin de l'année, vu que j'avais des ordres dans ce temps-là.

Q. Tous les bateaux viendront à Montréal durant l'été?—R. Oui, ils viendront tous.

Q. Quand vous avez commencé à retenir des places pour départs de Montréal, combien deviez-vous payer?—R. Cette question est à l'étude depuis plusieurs jours, et nous n'avons pas encore pu faire des arrangements. Les compagnies de navigation voudraient augmenter leur tarif à $22.50. La raison en est qu'il s'est fait malheureusement beaucoup de propagande dans les journaux, où il était dit que le Canada pourrait exporter 200,000 têtes de bétail. Les armateurs de Montréal savent que le nombre des exportations ne dépassera pas 8,000 pour le mois de mai, et à ce taux durant sept mois, cela fait 56,000, disons une soixantaine de mille. Ils ne croient pas que le Canada puisse exporter le nombre de 200,000, mais il s'est fait tant de publicité dans les journaux de l'Angleterre et dans les nôtres, que les compagnies se sont dit qu'elles pourraient avoir plus que $20.

Q. Maintenant, monsieur Campbell, lorsque vous avez commencé à demander des places pour les départs de Montréal, est-ce que les différentes compagnies demandaient le même prix, ou avaient-elles divers tarifs?—R. Deux compagnies ne m'ont pas fait de prix, et elles disent qu'elles n'en fixeront pas.

Q. Avez-vous objection à donner les noms de ces compagnies?—R. La compagnie Furness ne savait pas quel serait le tarif. Les agents répondent d'une manière très évasive, et M. Coates, de la compagnie Reford, m'a répondu qu'il partait en vacances, qu'il était malade et qu'il me verrait lors de son retour. Quant à M. Curry, de la compagnie White Star, je l'ai rencontré hier, et je lui ai dit: "Je vais à Ottawa; je présume que c'est au sujet de vos méfaits; avez-vous quelque chose à me dire que je pourrais transmettre là-bas?" Il répondit: "Non." Je demandai: "Quel sera le tarif pour le mois de mai, car je pense que les intéressés voudront connaître ce détail;" et il me répondit: "Ce n'est pas encore décidé, mais je crois que ce sera $22.50 par tête."

Q. En avez-vous parlé avec ceux qui commandent nos vaisseaux?—R. Je ne suis pas sûr qu'ils aient la permission de transporter du bétail. Je n'en suis

pas certain, parce que d'après le sens de leurs lettres, ils devront pour cela obtenir la permission du gouvernement.

Q. J'ai entendu dire, au sujet d'un autre genre d'affaires, que les armateurs doivent se réunir mardi après-midi, et qu'après cela, ceux de Montréal pourront nous dire quel sera le tarif adopté pour toutes les compagnies. Avez-vous eu connaissance de cela?—R. J'en ai entendu parler; je ne puis dire si c'est vrai.

Q. Croyez-vous que ce soit une rumeur sans conséquence?—R. Non, je ne crois pas qu'elle soit absolument dénuée de fondement.

Q. S'il vous fallait spécifier un prix dans le cas d'un client demandant des renseignements dans le cours de l'après-midi du lundi, attendriez-vous jusqu'au lendemain pour répondre?—R. Non, je m'en occuperais aussi vite que possible.

Q. Vous n'attendriez pas jusqu'au lendemain?—R. Non, je commencerais à m'informer dès l'arrivée de sa demande. Autrement ce client pourrait me blâmer dans le cas où je ne pourrais lui procurer l'espace qu'il demande.

M. Stansell:

Q. Monsieur Campbell, je voudrais vous poser une question. Vous dites que la rémunération de vos services est basée sur une commission, 50c., en sus d'un certain courtage, et de l'assurance, et vous avez dit aussi que les éleveurs sont naturellement spéculateurs. Je crois que vous avez aussi dit avoir reçu une dépêche de Winnipeg demandant un espace très considérable. Est-ce bien cela? —R. Cette demande est entre les mains du président, monsieur.

Q. Supposant qu'un homme soit doué naturellement pour la spéculation et parfaitement au courant des conditions du marché de manière à prévoir les prix ou l'exportation du bétail, y a-t-il quelque chose qui puisse l'empêcher d'acheter tout l'espace disponible et de le revendre avec un certain profit pour lui-même à de petits expéditeurs qui ne peuvent avoir d'espace sur les bateaux?—R. Non, il ne pourrait faire cela. Les prix ou les tarifs des compagnies de navigation sont marqués sur tous les connaissements, et sont perçus en Grande-Bretagne. Quand je dis $20, ce montant n'est pas perçu par moi-même; il est perçu en Angleterre par la compagnie de navigation. Je n'ai jamais reçu plus que je n'ai payé pour le fret.

Q. Quelqu'un pourrait-il spéculer de cette manière? Je ne parle pas de votre maison, mais d'autres personnes recevant des demandes concernant l'espace sur les bateaux. Ne pourraient-elles revendre cet espace avec un certain profit?—R. Il n'y a rien qui puisse empêcher ces personnes d'agir ainsi. Je ne puis le faire comme courtier, parce que je ne serais pas resté à Montréal plus d'un an, et j'y suis depuis vingt-cinq ans. Mais, d'après moi, si vous avez une centaine de places disponibles à $20 et que j'en aie besoin, il n'y a pas de raison qui puisse m'empêcher de vous donner un bénéfice sur ces places, tout comme je pourrais le faire sur vos chevaux ou votre bétail.

M. Sales:

Q. Se fait-il beaucoup de transactions de ce genre?—R. Non, ces transactions sont très rares.

Q. S'en est-il fait à votre connaissance?—R. Non, elles sont si rares.

Le président:

Q. S'il y en avait, vous le sauriez?—R. Oh! oui. Il ne se fait réellement rien de ce genre; ce serait trop dangereux. Ce qui arrive très souvent, c'est, par exemple, le cas d'un homme ayant, disons, cent têtes de bétail; si je veux les acheter, il me faut acheter en même temps l'espace dont il dispose pour les expédier. Parfois peut-être il vendra son bétail un peu plus cher, vu qu'il s'est procuré des places sur les bateaux pour l'expédier. Il vendra disons un quart de

cent de plus que s'il n'avait pas cet espace disponible, et certes il a le droit de faire cela s'il le veut.

Le président:

Q. Je vais vous demander maintenant de prédire l'avenir.—R. Je n'ai pas le don de prédiction, n'étant pas un septième fils.

Q. Non, mais je veux connaître votre pronostic sur les prix courants pour l'expédition de bétail en Europe durant la prochaine saison de navigation?—R. Puis-je répondre indirectement à votre question? J'ai vu le gérant de la compagnie White Star — c'est un anglais de vieille souche. J'étais à son bureau hier, attendant une réponse par câble à des demandes d'espace pour mai et juin, réponse que j'ai reçue hier soir, et je lui demandai: " Voudriez-vous vendre toutes vos places disponibles, si j'avais des demandes en quantité suffisante?" — " Je ne suis pas prêt à vous accorder toutes les places disponibles." — " Je ne suis pas prêt non plus à les demander toutes ". — " Je dois prendre en considération les demandes des autres ". — " Vous avec parfaitement raison; je ne veux pas prendre toutes les places, parce que vous avez l'idée de les vendre $22.50, et si vous me les donnez toutes aujourd'hui, il me faudra les occuper tout le reste de l'été, et je ne pourrai payer ce tarif pour toute la saison de 1923 ". Je continuai: " Je prendrai ce que je pourrai de temps en temps suivant les besoins, parce que je n'aimerais pas à assumer des obligations pour avoir la préférence, car vous auriez raison de me demander quelque chose en retour ". En d'autres termes, je ne suis pas partisan des tarifs gonflés par l'affluence des demandes. Je pense que les compagnies pourront avoir le prix de $22.50 pour le mois de mai, et peut-être pour le mois de juin. Je n'aimerais pas qu'on prenne note de cela...

Le président:

Q. Tout ce que vous dites est noté en sténographie, et sera imprimé et publié, mais soyez juste et ne craignez rien...—R. Oh! je puis ne pas être juste, mais je ne crains rien. Je serai aussi juste que possible. Voici mon avis: toutes les compagnies de navigation transportent tout le bétail qu'elles peuvent prendre sur leurs bateaux, et si nous vendons toutes les places disponibles dans l'espace de six semaines après le premier arrivage de bétail mi-gras en Grande-Bretagne, ce bétail reviendra sur le marché. Nous nous trouvons à créer une opposition à nos propres ventes; si un homme reçoit son bétail vers le premier avril et le renvoie sur le marché vers le 15 mai ou le premier juin...

Q. Je ne comprends pas cela. Je ne saisis pas votre raisonnement.—R. Que nous formons une opposition à nos propres ventes? Voici: si vous expédiez du bétail gras, il sera tué immédiatement et consommé dans l'espace de quinze jours; mais si le bétail est mi-gras, il sera gardé six semaines en Grande-Bretagne pour y être fini, et dans ces six semaines, il reviendra sur le marché comme bétail gras.

M. Caldwell:

Q. Dans les six semaines de l'arrivage en Grande-Bretagne, il sera mis de nouveau sur le marché?

M. Hammell:

Q. Pour faire concurrence?—R. Non, pas en concurrence directe. Mais il forme un facteur de quantité. Lorsque le marché anglais reçoit au delà de ses besoins, le prix baisse naturellement, et le prix du bétail mi-gras subit aussi une baisse.

Le président:

Q. C'est là une question assez délicate. Quel sera l'effet du bétail mi-gras que nous expédions là-bas sur l'approvisionnement total de la Grande-Bretagne en bestiaux gras?—R. Je pense que votre département peut donner des chiffres plus justes que je ne puis le faire, monsieur le président. Monsieur Grisdale connaît ces chiffres. La seule chose que je puis dire, c'est que durant la dernière saison l'Irlande a mis sur le marché — je parle de la saison de 1922 — 90,000 têtes de bétail de plus que dans toute saison antérieure; de sorte que probablement l'Irlande aura moins de bétail que d'habitude à expédier en Grande-Bretagne cette année. D'un autre côté, une certaine partie de ces bestiaux sont restés à l'engraissement en Angleterre et en Ecosse, et ils seront mis en vente d'ici à un ou deux mois.

Q. Avez-vous préparé un mémoire ou un relevé que vous aimeriez à présenter au comité pour nous aider dans nos recherches sur les conditions agricoles?—R. Non, mais je puis vous dire ce que j'ai préparé. Je n'ai rien de prêt sur un sujet en particulier, parce que je ne savais pas réellement ce que vous pourriez désirer connaître, et je ne vois rien que je connaisse qui puisse être nouveau pour le comité. Il est cependant quelques renseignements que je devrais donner au comité. En premier lieu, les compagnies prétendent — je ne sais si leur prétention est exacte ou non, je ne puis le dire — mais elles disent que le coût de construction des stalles sur le pont varie de $16 à $18, d'après les chiffres qu'elles m'ont donnés, et d'habitude il en coûtait un quart ou un cinquième de ce montant.

M. Sales:

Q. Quand cela?—R. Il y a plusieurs années.

Q. En 1900?—R. Oui. En d'autres termes, les compagnies disent: "La position dans laquelle nous sommes aujourd'hui" — s'il y a quelques travailleurs syndiqués ici, la chose peut les intéresser — "nos mécaniciens et nos charpentiers veulent avoir double salaire durant la nuit et pendant qu'ils attendent pour commencer leur travail". Par exemple, si les wagons n'arrivent que pendant la nuit, et qu'il s'agisse d'embarquer le bétail à quatre heures du matin, il faudra appeler les charpentier dès minuit et leur donner double salaire pour le temps passé à attendre le chargement du bateau à quatre heures du matin. Je mentionne le cas du travail de nuit, mais il en est de même pour le dimanche. Les conditions peuvent être paye et demie pendant la semaine et paye double pour le dimanche, mais il est nécessaire de les appeler dès minuit. Il est impossible de les appeler à quatre heures du matin et de les payer à partir de cette heure seulement; ils exigent qu'on les appelle à minuit et qu'on les paie salaire et demi pour les jours de semaine et salaire double pour le dimanche. Je pense que c'est là la proportion, mais vous pouvez vérifier en consultant la Fédération de la marine marchande.

M. Sales:

Q. Est-il nécessaire de les avoir pendant le chargement du bétail?—R. Oui, pendant le chargement, parce que les stalles ne sont complétées qu'après que la cargaison est embarquée, et que règle générale on ne fait pas le chargement de la cargaison et du bétail en même temps. On abat les stalles pour découvrir les écoutilles.

Q. Continuez, supposons que le bateau soit prêt à recevoir le chargement à 11 heures de l'avant-midi, le charpentier commence-t-il à travailler à huit heures du matin?—R. Je ne suis pas certain; je ne puis le dire d'une manière certaine. Le cas que j'ai mentionné a été porté à ma connaissance personnelle.

Q. Par qui sont faits ces règlements?—R. Par les organisations ouvrières

 [M. Duncan A. Campbell.]

M. Hammell:

Q. Par l'union des charpentier?—R. Oui monsieur. Vous voyez donc que les compagnies de navigation ont aussi quelques raisons de se plaindre. J'ai encore d'autres choses à vous dire.

Le président:

Q. Avant de laisser la question des stalles, dites-vous que les stalles coûtent $16 chacune?—R. De $14 à $18 sur le pont, et $9 dans l'entrepont.

Q. Ces stalles sont-elles pour plusieurs animaux?—R. Pour un seul animal.

Q. Quelle est la durée d'une stalle?—R. La durée d'une stalle? Nombre de ces stalles sont complètement détruites; c'est-à-dire celles qui se trouvent sur les écoutilles. Il faut les abattre pour charger et décharger la cargaison.

Q. A chaque voyage?—R. A chaque voyage. Un certain nombre peuvent durer quelques années. Voici ce qui arrive: une fois arrivés de l'autre côté, les hommes de l'équipage abattent tout simplement ces stalles et les jettent à la mer. On semble ne prendre aucun soin de ces choses. Il se fait beaucoup de gaspillage et malheureusement du gaspillage complètement inutile.

Q. Je suppose que ce gaspillage se fait sous la direction des compagnies elle-mêmes?—R. Cela ne dépend pas des compagnies. Pour ce qui regarde les charpentiers, elles doivent suivre autant que possible ce qui leur est intimé par les unions.

M. Hammell:

Q. Elles sont à la merci des unions?—R. Dans une grande mesure.

M. Caldwell:

Que fait-on des matériaux?—R. On en garde une partie, mais souvent pas du tout. Vous savez qu'il est plus facile de gaspiller que de conserver.

M. Hammell:

Q. Ces matériaux coûtent-ils beaucoup?—R. Le coût des matériaux entrant dans la construction des stalles est aujourd'ui une question sérieuse. Le bois d'un pouce et demi coûte probablement de $45 à $50 aujourd'hui, tandis qu'autrefois ils ne coûtait que $12 à $15.

Le président:

Q. Quelles sont les autres questions dont vous voulez parler?—R. J'ai déjà parlé des voyages directs d'un port à un autre. Maintenant, je mentionnerai le coût des escales. Les vaisseaux comme ceux de la compagnie White Star transportent leur cargaison à Avonmouth ou à Bristol, et ces ports ne sont pas aussi rapprochés que Liverpool du marché aux bestiaux. Il faut que le vaisseau se rende à Liverpool pour y laisser les animaux, et j'ai ici le coût de cette escale en détail. Je ne pouvais d'abord croire que le coût en était aussi élevé. Ces chiffres ne sont pas officiels, mais ils vous donneront une idée du coût.

Q. Je suppose qu'ils sont donnés par les compagnies de navigation?—R. Oui. On me dit que pour une escale du *Irishman* ou du *Welshman* à Liverpool cela coûte £300, dont $190 pour les droits de quaiage. J'ai promis de ne pas laisser cette lettre au dossier. Le port de Liverpool exige des droits de port.

M. Caldwell:

Q. Malgré le fait que la cargaison est destinée à un autre port?—R. Oui, malgré cela, et que l'escale soit très courte. Par exemple le paquebot *Salatia*, il y a quelques mois, a pris quelques passagers à Liverpool, et les droits de port qu'il a dû payer ont été de $4,000.

[M. Duncan A. Campbell.]

Le président:

Q. C'est ce que l'on vous répond lorsque vous plaidez que les tarifs sont trop élevés?—R. On me fait des réponses semblables depuis trois ans. Cela n'est pas nouveau. Toutes les semaines, c'est la même chose.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous nous dire à qui appartient le port de Liverpool?—R. A la commission du port de Liverpool.

Q. Tout comme la commission du port de Montréal?—R. Non, les commissions des ports anglais sont différentes de celles d'ici. D'après ce que je comprends, le port de Deptford est propriétaire des docks.

M. Sales:

Q. Des docks de Londres?—R. Les autorités du port de Birkenhead ont construit des parcs pour bestiaux. Je ne sais si ce sont elles qui ont construit les quais, mais je comprends qu'elles forment une corporation locale. Je ne puis dire quelle aide elles reçoivent du gouvernement, mais je sais qu'elles imposent leurs propres droits. En traversant en France il y a un an, je me suis trouvé de compagnie avec un fonctionnaire du Pacifique-Canadien. Il était l'hôte d'un des chemins de fer anglais jusqu'à Douvres. Le bateau faisant le service de Douvres au continent appartient à une compagnie française, et ce fonctionnaire fut arrêté à la barrière du dock. Il dit: J'ai un billet de faveur", mais il dut payer, je crois, 3s. en droits de port pour traverser le dock à pied jusqu'au bateau.

Un DÉPUTÉ: Combien avez-vous payé?

R. J'avais un billet direct comprenant tous les droits.

M. Sales:

Q. Alors je comprends que c'est une compagnie à capital-actions?—R. Dans une certaine mesure. Je pense qu'elle reçoit des allocations du gouvernement, mais qu'elle a aussi une autonomie locale et qu'elle fixe ses propres tarifs. Les droits de quaiage et de port s'élèvent à $150; le pilotage à $170; l'usage des docks et accessoires à $130; les salaires supplémentaires, le ravitaillement de l'équipage et autres personnes à $160; le charbon à $1,575.

M. Clifford:

Q. Combien cela ferait-il par tête de bétail?—R. Environ $3 par tête pour une escale à Liverpool. Ces bateaux portent, disons 500 têtes de bétail, et d'après de nombre, cela fait $3 par tête. Les stalles sont construites une fois seulement, et peuvent servir peut-être deux saisons.

M. Caldwell:

Q. Il faut enlever les stalles qui se trouvent vis-à-vis des écoutilles seulement, et non pas les autres?—R. Non. D'après ce que j'ai appris des navigateurs, le coût du chargement est de $1 ou environ, pour nettoyer le bateau de l'autre côté, il en coûte encore $1, y compris la désinfection, enfin le déchargement exige encore 50c. J'ai pensé que ces chiffres pourraient vous intéresser; en d'autres termes, j'ai cru que vous voudriez entendre la version des deux côtés. Je ne suis pas ici pour les compagnies de navigation, mais pour vous communiquer les renseignements que je possède.

Q. Voilà pourquoi les compagnies ont un tarif de $20 par tête?—Oui, et je pense que ces chiffres sont exacts, parce qu'on donne partout à peu près les mêmes, et l'on me dit que le coût du nettoyage et de la désinfection est de $1, et celui du déchargement de .50c.

M. Sales:

Q. A part la compagnie White Star, les autres vous ont-elles demandé le prix de $22.50?—R. Les autres n'ont encore rien fixé. Je n'ai pas insisté fortement et d'un autre côté les compagnies ne sont pas à blâmer. Si j'étais propriétaire d'un certain troupeau et si j'avais autant de demandes concernant ce troupeau que les compagnies en ont au sujet de l'espace disponible sur leurs bateaux, je fixerais certainement le prix à un demi cent de plus la livre. C'est absolument une question d'offre et de demande comme dans le commerce.

Q. Vous avez dit, monsieur campbell, que le marché anglais cherchait à avoir de la viande à meilleur marché?—R. Oui, monsieur.

Q. Naturellement. Maintenant, vous rappelez-vous ce qui se passait en 1900? Vous êtes dans les affaires depuis 25 ans. Pouvez-vous nous donner le tarif du fret de ce temps-là?—R. J'ai déjà dit que le tarif était de une à deux livres sterling par tête, soit de $5 à $10. La moyenne du fret était d'environ trente shillings durant la période antérieure à la guerre.

Q. Cela fait environ $7.50 de notre monnaie?—R. Oui.

Q. Le prix pour un bœuf de 1,200 livres—je suppose que dans ce temps-là les bœufs expédiés pesaient 1,400 livres?—R. De 1,300 à 1,400 livres.

Q. Quel était le prix d'un bœuf de 1,300 livres en Angleterre dans ce temps-là—R. Six deniers et six deniers et demi; je pourrais mieux vous donner le prix du bœuf. Il était de six deniers à six deniers et demi. Un bœuf donne environ 54 p. 100 de viande. Le prix est aujourd'hui de dix deniers et demi.

Q. Pouvez-vous me dire combien rapporte un bœuf de 1,400 livres?—R. Environ £17 d'après mes souvenirs; je puis le calculer en quelques instants. Vous dites un bœuf de 1,400 livres?

Q. Non, 1,300 livres?—R. On en retirerait environ 715 livres de viande rapportant à peu près £18.

Q. Cela ferait environ $85?—R. Oui, à peu près $85.

Q. Vous rappelez-vous combien coûtait le transport par chemin de fer dans ce temp-là, par exemple de Winnipeg à Montréal?—R. 65c. je crois.

Q. Le cent livres?—R. Oui, le cent livres.

Q. Pour un bœuf de 1,300 livres, cela fait...—R. $8.45.

Q. Et pour vos frais de courtage, les assurances et tout le reste dont vous avez parlé?—R. Oui. Je n'ai vu qu'une seule fois dans ma vie l'assurance à un taux inférieur à celui de l'année dernière. Il était d'environ $\frac{3}{4}$ de cent. C'est la seule chose qui soit baissée au prix d'avant la guerre et même au-dessous.

Q. Si nous continuons à expédier du bétail en Angleterre au prix actuel, ce prix ne se maintiendra certainement pas?—R. Je ne crois pas qu'il puisse se maintenir, si nous en expédions de grandes quantités.

Q. Voici où je veux en venir. Pensez-vous que l'engraissement du bétail, considérant les taux de fret actuels, peut être profitable pour ceux qui s'en occupent, par exemple dans la Saskatchewan?—R. Non, je ne le crois pas.

Le président:

Q. Qu'en pensez-vous pour l'ouest d'Ontario?—R. L'éleveur de l'ouest d'Ontario serait en meilleure posture, parce qu'il peut expédier son bétail en janvier, février, mars et avril, alors que le prix est de onze deniers sur le marché anglais—c'est le prix qui a prévalu l'hiver dernier—tandis que l'éleveur de l'Ouest n'a pas les mêmes facilités pour engraisser son bétail, et il doit l'expédier en septembre, octobre et novembre, alors que le marché est encombré par le animaux de l'Angleterre, de l'Irlande, et que le prix est de beaucoup inférieur, et il lui faut vendre à moins de dix deniers, probablement neuf deniers.

Q. Pourtant les éleveurs de Norfolk cherchent alors à se procurer des sujets d'engraissement?—R. Si je devais m'occuper d'engraisser du bétail, j'irais m'établir à Norfolk, et non pas en Saskatchewan.

[M. Duncan A. Campbell.]

Q. Veuillez expliquer pourquoi. Parfois vous semblez dire qu'il faut engraisser le bétail à fond avant de l'expédier, et maintenant vous conseillez à nos éleveurs de l'Ouest d'engraisser leurs sujets à Norfolk?—R. Non, comme préférence personnelle, pour en retirer plus de profit,—je parle pour moi-même seulement—j'achèterais des sujets à la fin de l'automne sur les marchés anglais, et je les engraisserais là-bas, plutôt que des les engraisser en Saskatchewan.

M. Caldwell:

Q. Vous parlez à titre de commerçant?—R. Oui, simplement au point de vue du commerçant. Je dis que le fermier de la Saskatchewan fait la partie non profitable de l'élevage, et c'est absolument vrai.

Q. Il y a un autre facteur ici. Vous dites que l'éleveur d'Ontario se trouverait dans une situation plus avantageuse. Ne pensez-vous pas qu'il lui en coûte plus pour élever son bétail jusqu'à trois ans que l'éleveur de l'Ouest qui laisse son bétail libre tout l'hiver?—R. Peut-être. J'ai élevé et engraissé du bétail en Ontario, jamais dans l'Ouest.

M. Sales:

Q. Cette méthode de laisser le bétail dehors tout l'hiver ne peut être préconisée.—R. Le bétail ne gagne rien dehors par 20 degrés au-dessous de zéro.

Le PRÉSIDENT: Il y a quelques questions que je voudrais étudier lorsque M. Compbell aura fini de donner son témoignage.

M. Gardiner:

Q. Encore une question. M. Campbell pourrait-il nous donner les noms et adresses des agents des compagnies de navigation à Montréal?—R. Pour la compagnie White Star, le major Curry; quant à la compagnie du Pacifique-Canadien, je ne puis dire que cette compagnie est concernée dans la question actuelle, car elle n'a pas de bateaux. Ses bateaux allant à Glasgow, venant de la compagnie Allan, sont les seuls appropriés à ce service, et ils sont maintenant affectés aux passagers; puis ses bateaux allant à Londres ne portent que 150 à 200 têtes de bétail, et Londres ne convient pas pour le débarquement des bestiaux. M. Nicholl représente la compagnie Furness.

Le président:

Q. Il y a aussi M. W. A. Coates qui représente la compagnie Reford?—R. Oui.

Q. La compagnie Furness?—R. M. James Nicholl.

Q. Il y a aussi M. Teakle pour la marine marchande canadienne?—R. Oui, M. Cunningham est là, mais M. Teakle est l'homme que vous devez voir.

Q. M. Cunningham est l'agent général du fret?—R. Oui.

Q. Y en a-t-il d'autres?—R. Il y a M. William Burke de la compagnie Canada.

Q. Oui.—R. Je pense que c'est là tout. J'ai essayé d'inciter la compagnie McLean à transporter du bétail, mais je n'ai pas réussi. Comme vous le voyez, la difficulté réside en ceci, que les compagnies de navigation vous demandent de garantir au moins deux voyages, et je ne puis m'engager à cela, car cela ne me regarde pas et je n'ai rien à transporter pour le voyage de retour.

M. Sales:

Q. Une autre question, monsieur Campbell; ces bateaux qui transportent du bétail canadien ont-ils une cargaison pour le retour?—R. Quelques-uns en trouvent, d'autres n'ont rien.

Q. Ils reviennent sur lest?—R. Oui. Par exemple, le bateau *Irishman* de la compagnie White Star a dû retarder plusieurs semaines son départ, parce qu'on ne pouvait trouver de cargaison. Il s'en est trouvé une pour New-York, et

[M. Duncan A. Campbell.]

c'est alors qu'on l'a frété. Il est allé à New-York, puis à Portland où il a pris des animaux. Le *Castalia* de la compagnie Reford a transporté des animaux vers la fin du mois de janvier ou au commencement de février, et ensuite les propriétaires ont refusé de le continuer en service malgré que nous ayons offert un chargement complet, parce que les recettes nettes ont été trop minimes pour le dernier voyage. Les cargaisons ne paient pas assez, car ils transportent surtout du grain dont le tarif est de deux shillings six deniers.

Q. Deux shillings six deniers par cent livres?—R. Par quart de quintal. Les propriétaires ne veulent pas le mettre en service.

Q. Donc, toutes les fois que vous avez une cargaison pour une traversée, il vous faut payer aussi pour le voyage de retour?—R. Apparemment. La raison pour laquelle nous n'avons pas plus de vaisseaux affectés au transport des bestiaux, c'est que le transport maritime est si peu rémunérateur qu'il est impossible d'avoir des vaisseaux supplémentaires. Si la situation des transports maritimes était prospère, nous serions encombrés par les offres d'espace.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Campbell, le comité vous doit beaucoup de remerciements, et je vous prie de les agréer.

Maintenant, quels sont les témoins pour demain?

Le GREFFIER: Le professeur Leach, du C.A.O., de Guelph, et le professeur Barton, du collège MacDonald, sur le coût de production du bétail.

M. CALDWELL: Nous devrions avoir M. Brown ici aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Il est malade; sera-t-il ici demain?

M. ELLIOTT: Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Le témoignage de ces deux messieurs prendra assez de temps. Devons-nous appeler pour jeudi les armateurs, puis ensuite, docteur Grisdale, nous aurions besoin de vos hommes, les commissaires du transport et du marché.

Le docteur GRISDALE: Quand?

Le PRÉSIDENT: Si nous convoquions ces hommes pour après-demain, qu'en pensez-vous, messieurs? J'ai les noms des représentants des compagnies White Star, Reford, Furness, de la marine marchande canadienne, et de la Canada. Devons-nous convoquer ces messieurs pour jeudi?

M. ELLIOTT: Avez-vous l'intention de les appeler tous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions les avoir tous.

M. CAMPBELL: M. Coates, dont le témoignage devrait être le plus intéressant, vu qu'il est plus âgé, est parti lundi soir pour des vacances de dix jours, de sorte qu'il ne sera pas disponible, je crois, avant la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions l'entendre après Pâques.

M. CAMPBELL: Vous pourriez avoir le colonel Geer, mais il n'est pas aussi au courant que M. Coates. Il est président, mais les questions de détail sont entre les mains de M. Coates.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, devons-nous convoquer ces hommes pour jeudi?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Puisque l'autre comité siège jeudi, disons que celui-ci se réunira à 3.30 heures. Nous siégerons à 11 heures demain, et nous convoquerons les messieurs dont j'ai mentionné les noms pour jeudi à 3.30 heures. Devons-nous convoquer M. Cunningham ainsi que M. Teakle? Celui-ci est agent général de fret.

M. CAMPBELL: Je crois que le témoignage de M. Teakle serait plus important.

Le GREFFIER: Messieurs, à la demande de M. Sales et de quelques autres, j'ai télégraphié à l'honorable John Bracken, le premier ministre du Manitoba, et je vais vous lire la dépêche et la réponse. (Lecture des dépêches).

Le PRÉSIDENT: Devons-nous convoquer ce monsieur?

[M. Duncan A. Campbell.]

M. MILNE: Oui, je pense que c'est un homme très capable et versé sur le coût de production du bétail au Manitoba. Je ne connais personne qui soit mieux renseigné sous ce rapport.

Le PRÉSIDENT: Je suggère qu'à notre prochaine réunion nous préparions avec soin ce qui nous reste à faire. Il ne faut pas qu'il reste quelque sujet en arrière. Je suggère qu'avant de répondre à cette dépêche, nous préparions notre programme avec soin.

M. SALES: La question que je voulais poser est ceci: pour quand allons-nous fixer exactement ce que nous devons faire dans l'avenir?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je veux faire; je pense que nous devrions faire cela la semaine prochaine avant l'ajournement pour les vacances de Pâques.

M. GARDINER: J'aurais une question à poser au sujet de ce monsieur du Manitoba; dois-je comprendre qu'il établira le coût de production d'après les statistiques des fermes expérimentales?

M. MILNE: Permettez-moi de préciser. Il a choisi 25 fermes dans diverses parties de la province, et y a établi une série de livres; il visite chaque ferme tous les mois pour voir si les livres sont bien tenus. Il n'a rien à faire avec le mode d'exploitation des fermes, il s'occupe seulement des conditions des affaires. Il a, je crois, une couple de fermes s'occupant d'industrie laitière, probablement d'autres faisant exclusivement la culture des grains, et quelques fermes de culture mixte. Je crois que ses renseignements seront d'ordre général.

Le PRÉSIDENT: Son témoignage peut être de grande valeur.

M. GARDINER: C'est justement le point que je voulais élucider, si les rapports seront semblables à ceux des fermes expérimentales.

Le comité est ajourné à 11 heures, vendredi le 14 mars 1923.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ N° 268,
VENDREDI, le 14 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions actuelles de l'Agriculture dans tout le Canada s'est réuni à 11 heures de l'avant-midi sous la présidence du président M. McMaster.

Le PRÉSIDENT: J'ai eu une entrevue ce matin avec le sous-ministre de la Justice, dans le but de vous faire rapport de son opinion sur l'opportunité d'instituer une enquête par une Commission Royale, ou par ce comité, sur le commerce du grain. Le sous-ministre de la Justice m'a déclaré que, bien que les travaux de la dernière Commission Royale eussent été arrêtés par des procédures d'injonction intentées devant la Cour de première instance du Manitoba, on avait interjeté un appel, et, par décision unanime de la Cour d'Appel de la province du Manitoba, le jugement rendu en premier lieu avait été cassé et on avait décidé que le gouvernement fédéral avait certainement le droit de nommer une Commission chargée de faire une enquête sur le commerce du grain. Il se peut cependant, a-t-il avoué, qu'au cours de cette enquête, certaines questions se présentent, touchant la propriété ou les droits civils qui ne relèvent pas des pouvoirs d'une commission nommée par le gouvernement fédéral. Ce cas étant bien le nôtre, j'ai, de concert avec le sous-ministre de la Justice, étudié la possibilité de faire nommer une commission non seulement par le gouvernement fédéral mais aussi par toutes les provinces intéressées. Le sous-ministre a exprimé l'avis que ce serait la meilleure manière de revêtir la Commission de tous les pouvoirs de s'enquérir de toutes les questions qui pourraient

se présenter. Il a déclaré qu'il serait nécessaire de nommer la même commission; que les commissaires devraient être les mêmes. Ces commissaires devraient être revêtus de certains pouvoirs émanant du gouvernement fédéral. On leur enjoindrait de faire rapport au Gouverneur général pour le Dominion, et aux lieutenants-gouverneurs des différentes provinces, qui feraient partie de la Commission. De cette manière, cette Commission d'enquête étant revêtue de tous les pouvoirs nécessaires pour une investigation de ce genre, on ne pourrait mettre en doute son autorité constitutionnelle.

M. SALES: Dans ce cas, quelle ligne de conduite devons-nous suivre, monsieur le président, au point où nous en sommes? Devrions-nous faire un rapport à la Chambre déclarant qu'à notre avis une Commission Royale devrait être constituée et que la Chambre devrait se mettre en communication avec les gouvernements des provinces et leur demander s'ils consentiraient à adopter une législation dans ce sens et à revêtir la commission de tous les pouvoirs nécessaires? Comment devrions-nous procéder?

Le PRÉSIDENT: Cette enquête peut se faire de deux manières. A titre de comité de la Chambre nous avons des pouvoirs d'enquêter qui ne peuvent être contestés. Une Commission Royale nommée par le gouvernement fédéral et revêtue des pouvoirs nécessaires par les provinces intéressées, aurait aussi une juridiction incontestable.

Le DR MCKAY: Voulez-vous dire toutes les provinces?

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas certain si, par exemple, la province de l'Ile du Prince-Edouard jugerait que son commerce du grain est d'une importance suffisante pour demander que l'on accorde à cette Commission de s'en occuper. Je ne sais trop quelles provinces jugeraient que le commerce du grain chez elles est d'une importance suffisante pour les porter à nommer une commission. Il me semble que la première question à décider est de savoir si nous voulons que l'enquête soit faite par une Commission Royale ou par ce comité? Si nous sommes en faveur de la première alternative, il me semble alors que nous devrions indiquer à la Chambre le moyen de nommer une Commission Royale dont les pouvoirs seraient indiscutables.

M. SALES: Je ne tiens pas à nous voir dans une impasse. Les législatures provinciales sont toutes en session à l'heure actuelle, et si nous devons avoir une commission, ils nous faudrait agir immédiatement afin qu'elles puissent adopter la législation nécessaire avant la prorogation. Autrement, rien ne sera fait cette année. Vous saisissez le point.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas laisser le comité sous la fausse impression que l'Etat n'a pas le droit de faire une investigation, au contraire. Toutefois, au cours de cette enquête, il peut se présenter certaines questions touchant de si près la propriété et les droits civils que les tribunaux des provinces pourraient intervenir, si on invoquait des motifs justifiés, en alléguant que les pouvoirs du gouvernement fédéral ne vont pas jusque-là.

M. SALES: Par exemple, les élévateurs ruraux dans la province de la Saskatchewan appartiennent à une compagnie et les droits de ces propriétés relèveraient du gouvernement provincial. On peut demander à cette compagnie de produire ses livres, ce qu'elle pourrait bien refuser, si cette commission n'était qu'une commission royale du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas en mesure de dire si cette question serait discutable. C'est-à-dire que je ne saurais donner une opinion légale et dire si oui ou non cette prétention serait appuyée par les tribunaux. Il peut se présenter, au cours de cette enquête, certaines questions qui rendraient fort à propos le fait de posséder une autorisation provinciale confirmant les pouvoirs que la commission aurait reçus en premier lieu du gouvernement fédéral.

M. SALES: Je suis de votre avis. Je crois que ce comité a décidé qu'il est à propos de faire une enquête complète et minutieuse, dont on ne pourra discuter

la portée. Le grand point à mon avis c'est de savoir de quelle manière nous pouvons le mieux accomplir ce que nous avons en vue.

Le docteur McKAY: Comment les provinces s'y prendraient-elles pour obtenir les pouvoirs nécessaires?

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il leur faudrait adopter un arrêté du conseil. Je ne sais pas au juste s'il leur faudrait une loi spéciale. Je ne le crois pas.

M. HAMMELL: Elles pourraient adopter une résolution.

Le PRÉSIDENT: Un arrêté du conseil. Nous avons dans les statuts fédéraux une loi des enquêtes et, si je ne fais erreur, elle permettra de nommer, par un arrêté du conseil, des personnes chargées de s'enquérir de ceci, cela ou de tout autre chose. Quant à savoir si les différentes provinces suivent la même méthode en matière de législation, pour permettre à leurs gouvernements de nommer des personnes chargées de faire une enquête, je n'en suis pas certain, mais je le suppose. Comme le dit monsieur Sales, les législatures d'un certain nombre de provinces sont actuellement en session, et s'il fallait une législation spéciale à cet effet elles pourraient l'adopter immédiatement.

M. SALES: Les élévateurs de tête de ligne sont situés dans la province d'Ontario, de sorte que la province d'Ontario serait intéressée. La législature d'Ontario et les législatures des provinces des Prairies sont en session à l'heure actuelle. Je me demande si ce comité pourrait demander à son président de se mettre en communication avec les premiers ministres des provinces et leur demander s'ils approuvent cette méthode et s'ils seraient disposés à recommander une législation à cet effet à leur législature respective.

Le docteur McKAY: Serait-ce bien là la meilleure méthode à suivre?

Le PRÉSIDENT: Ma modestie naturelle me permet de suggérer que peut-être cet échange de communications avec les premiers ministres des provinces devraient se faire par l'entremise du premier ministre du Dominion.

M. SALES: Pouvons-nous alors prier le président de s'entendre avec le premier ministre? Dans l'affirmative, je propose une motion à cet effet.

Le PRÉSIDENT: Avant de faire cette proposition, ne serait-il pas préférable de décider ce que nous désirons, et d'adopter une résolution formelle portant que ce comité se déclare en faveur d'une commission royale revêtue de pouvoirs émanant non seulement du gouvernement fédéral mais aussi des législatures provinciales.

M. SALES: Diriez-vous tout d'abord que nous sommes d'avis qu'une enquête minutieuse sur le commerce du grain est nécessaire, et que cette enquête doit être faite par une commission dont les pouvoirs sont indiscutables.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous soumettre la résolution suivante: Il est proposé par monsieur Sales, appuyé par le docteur McKay que, de l'avis de ce comité, il est à désirer et dans l'intérêt de l'agriculture en ce pays qu'une enquête complète et minutieuse soit faite sur toutes les phases du commerce du grain au Canada: Qu'à cette fin une commission royale soit nommée et soit revêtue de pleins pouvoirs émanant non seulement du gouvernement fédéral mais aussi de toutes les provinces intéressées dans ce commerce.

M. SALES: Une minute seulement, monsieur le président; vous dites "les provinces intéressées". Dans la Colombie-Britannique il y a un éleveur. Je crois que je nommerais les trois provinces des prairies et la province d'Ontario puisque les élévateurs de tête de ligne sont situés dans ces provinces.

L'honorable M. TOLMIE: Il s'en trouve aussi à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons obliger les provinces à se joindre à nous pour une enquête de ce genre, mais si nous rédigions la résolution comme suit:

> "Proposé par M. Sales, appuyé par le docteur McKay, que, de l'avis de ce comité, il est à propos et dans l'intérêt de l'agriculture en ce pays qu'une enquête complète et minutieuse soit faite sur toutes les

phases du commerce du grain au Canada; qu'à cette fin, une commission royale soit nommée et revêtue de pleins pouvoirs émanant non seulement du gouvernement fédéral mais aussi de toutes les provinces qui désirent s'associer à cette enquête."

Il serait peut-être préférable de rédiger une autre résolution m'autorisant de m'entendre avec le premier ministre.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gardiner propose appuyé par Monsieur Robinson:

"Que le président soit prié de présenter à la Chambre un rapport de ce comité contenant la résolution qui précède et demandant l'assentiment de la Chambre à cette proposition."

La motion est adoptée.

M. SALES: Ne serait-il pas à propos d'appuyer sur la nécessité d'agir immédiatement par suite du fait que les législatures sont en session.

Le PRÉSIDENT: Rédigeons une autre résolution à ce sujet. Il est proposé par le docteur McKay et appuyé par monsieur Elliott:

"Que dès que la Chambre aura donné son assentiment à ladite recommandation le président soit, et il est par les présentes, prié de rencontrer le premier ministre et de lui demander d'inviter les gouvernements des différentes provinces à coopérer à cette enquête."

Je crois que cela renferme tout.

M. SALES: Tout est parfait jusqu'ici, mais n'allez-vous pas appuyer sur le fait qu'il est nécessaire d'agir immédiatement parce que les législatures sont en session. Vous pourriez peut-être attirer l'attention du premier ministre sur ce fait.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons ajouter ceci:

"Exposant au premier ministre la nécessité d'agir avec toute la diligence possible."

Est-ce satisfaisant?

M. SALES: Oui, je crois que cela est satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: La motion se lit maintenant comme suit:

"Que, dès que la Chambre aura donné son assentiment à ladite recommandation le président soit, et il est par les présentes, prié de rencontrer le premier ministre et de lui demander d'inviter les gouvernements des différentes provinces à coopérer à cette enquête et de bien exposer au premier ministre l'absolue nécessité d'agir avec toute la diligence possible."

La motion est adoptée.

Le professeur ARCHIBALD LEITCH est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Etes-vous attaché à l'un de nos collèges d'agriculture?—R. Oui.

Q. Lequel?—R. Le collège d'agriculture d'Ontario.

Q. Je crois que vous avez fait une enquête sur le coût de production du bœuf de boucherie?—R. Oui.

Q. Où avez-vous fait cette enquête?—R. Entièrement dans la province d'Ontario.

Q. Dans quels comtés?—R. Dans le comté de Dufferin.

Q. Avez-vous un rapport que vous pourriez présenter à ce comité et portant sur ce que vous croyez être utile à l'enquête sur les conditions rurales au Canada, relativement à la production du bœuf de boucherie?—R. Oui. Je pourrais faire certaines déclarations concernant ce qui pourrait être utile au point de vue du coût de production du bœuf et aussi les recettes nettes que le cultivateur peut réaliser sur la vente du bœuf de boucherie.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que nous demandions à M. Leitch de faire une déclaration, nous prendrons note des questions qui se présenteront à notre esprit au cours de son exposé et lorsqu'il aura terminé la lecture de son rapport général nous lui demanderons d'expliquer certains points sur lesquels nous désirerons être plus éclairés. Si cela vous agrée, messieurs, je vais demander au professeur Leitch de procéder de cette manière. (Adopté).

Le président:

Q. Quel est votre rapport?—R. La déclaration que je ferai aura trait en premier lieu au rendement de l'industrie du bœuf de boucherie sur dix-sept fermes où l'on fait la culture mixte dans le comté de Dufferin. Lorsque je dis Dufferin je veux dire la région de Dufferin où se trouvent aussi comprises certaines fermes dans le comté de Wellington et dans le comté de Peel, mais il s'agit d'un district de culture mixte où le bétail est en grande partie du bœuf de boucherie. Ce rapport portera sur l'année terminée le 1er mai 1921. Si le comité le désire je pourrais ramener ces chiffres à des conditions plus actuelles me basant sur les renseignements obtenus au cours de cette enquête.

Le PRÉSIDENT: Je crois parler au nom du comité en vous demandant de ramener vos renseignements aussi près que possible des conditions actuelles sans nuire à la valeur de ce que vous avez à nous dire.

Le TÉMOIN: Je puis ajouter que ces renseignements sont le résultat de comptes bien détaillés tenus sous notre surveillance sur ces fermes; et l'industrie du bœuf de boucherie sur ces dix-sept fermes a été séparée de toute autre industrie; c'est-à-dire que le coût de chaque entreprise a été calculé séparément. Le fourrage produit sur la ferme et le coût de la main-d'œuvre ont été tenus et calculés séparément, et répartis aux différentes catégories de bestiaux. Maintenant, ces fermes ont produit, au cours de l'année terminée vers le 1er mai 1921, une moyenne de 12,000 livres de bœuf, vendu sur pied. Cela donnerait à peu près une moyenne de 12,000 livres par ferme et la moyenne du prix reçu a été de $9.05 par 100 livres. Je pourrais attirer ici votre attention sur un fait que les membres de ce comité connaissent déjà, c'est-à-dire que ces chiffres ont trait à l'année terminée le 1er mai 1921 et, par conséquent, aussi à la période de déflation à l'automne de 1920.

M. Sales:

Q. Seriez-vous porté à dire que depuis cette date la déflation a été encore plus accentuée?—R. Non. La plus grande phase de déflation a eu lieu au cours des mois qui ont suivi le mois de septembre.

Q. Mais se continue-t-elle encore?—R. Oui, elle se continue; mais la plus importante proportion ou phase de cette déflation s'est produite cette année-là. Maintenant, la moyenne des ventes de bœuf par ferme pendant cette période a été approximativement de 12,000 livres à $9.05 les 100 livres. A ces ventes du bœuf, il nous faut ajouter les revenus secondaires qui découlent de la production du bœuf de boucherie, c'est-à-dire le lait, la crème, les veaux et les peaux lors-

qu'on les a vendus. Tout cela a porté le total du revenu de ces fermes provenant de l'industrie du bœuf de boucherie à $1,611.18 par ferme; ce chiffre représente le produit brut des ventes de l'industrie du bœuf de boucherie. Maintenant, le coût de production de ce bœuf se répartit comme suit—j'indique d'abord les dépenses en espèces, et le premier item est celui de l'achat de la nourriture, soit $29.20 par ferme; pour la main-d'œuvre salariée, le hachage, l'écornement, les honoraires de vétérinaires, les drogues et les désinfectants, $155.40 par ferme; c'est-à-dire ce que l'on a payé en espèces pour ces item. Je vous donnerai ensuite les déboursés différés, c'est-à-dire pour l'usage et le coût des bâtiments, et cela ne comprend pas l'intérêt sur le capital placé dans les bâtiments, $107.02 par ferme. Maintenant il y a une baisse considérable dans l'inventaire, c'est-à-dire, la valeur du nombre moyen d'animaux sur la ferme cette année-là, $918 par ferme—je laisse de côté les cents, parce que je suppose qu'il est inutile d'ennuyer le comité avec ces chiffres de cents. Maintenant, le total de ces déboursés en espèces et de ces déboursés différés a été de $1,209.70. Les recettes brutes étant de $1,611, il ne reste que $401.50 pour défrayer les autres frais. Ces autres frais sont—la valeur de la nourriture produite sur la ferme; c'est-à-dire la plus grande partie de la nourriture; la valeur du travail du cultivateur et de sa famille; et l'intérêt sur son placement. Maintenant la valeur de la nourriture produite sur la ferme a été de $1,057; la valeur du travail du cultivateur et de ses chevaux et de son outillage a été de $319, pratiquement $320; et l'intérêt sur son placement dans les troupeaux de bœufs de boucherie, ses granges à bestiaux, ses chevaux et ses harnais et autre outillage, c'est-à-dire tous les frais d'intérêt qui se rapportent à l'industrie du bœuf de boucherie, en tout $256. Ces dépenses qui n'ont pas demandé le paiement en espèces—c'est-à-dire la nourriture produite à la maison, la valeur de tous les chevaux et des harnais, la valeur du travail, et l'intérêt de 5 p. 100 sur le placement ont donné le chiffre de $1,633. Après avoir tenu compte des dépenses en espèces et des déboursés différés, il ne restait plus que $401 pour faire face à un montant de $1,633. En d'autres termes, il y a eu une perte moyenne par ferme, pour la production de 12,000 livres de bœuf vendues au prix de $9.05, de $1,232. Maintenant, de ce montant la déflation prend une large part, soit $918; c'est-à-dire à peu près les neuf douzièmes ou les trois quarts. Si nous avions eu une année normale, ou si cette déflation ne s'était pas produite, la perte moyenne par ferme aurait été de $300; ou, en d'autres termes la production du bœuf, n'eût été la déflation qui s'est produite cette année-là, aurait donné à ces cultivateurs, tenant compte de la production de l'année et des prix auxquels ils ont vendu les animaux, tous les déboursés en espèces touchant la production du bœuf; 100 p. 100 de la valeur courante de la nourriture produite sur leurs fermes; et près de 22 c. l'heure pour le travail consacré à cette entreprise; mais n'aurait rien laissé pour l'intérêt sur le placement. Maintenant, si nous avions une année normale—s'il ne s'était pas produit de déflation et s'il y avait eu une marge moyenne de 1 c. à 1 c. et ½ entre la valeur de l'inventaire et la valeur courante et, sans déflation, les cultivateurs auraient remboursé toutes leurs dépenses payées en espèces; 100 p. 100 de la valeur courante de la nourriture; l'échelle courante des salaires représentant à peu près 26 c. l'heure pour leur propre travail; et 5 p. 100 d'intérêt sur le placement. Bien que les résultats obtenus cette année-là accusent une telle perte par ferme, on peut l'attribuer à deux causes—la déflation dans l'inventaire du nombre ordinaire d'animaux et l'absence de marge. Vous voyez il ne peut pas y avoir de marge lorsque les prix sont à la baisse. Ces deux item sont pratiquement la cause de presque toute cette perte. Ls chiffres que je viens de vous soumettre vous donnent une idée de la production du bœuf sur les fermes

[M. Archibald Leitch.]

où se fait la culture mixte dans les années normales; et je pourrais ajouter qu'il s'agit de fermes types que l'on a choisies avec soin dans ce but.

Le président:

Q. Vous n'avez pas choisi les plus mauvaises fermes ni les meilleures?—R. Non. Je pourrais ajouter que nous avons choisi ces fermes dans le but d'obtenir des chiffres qui nous donneraient une idée aussi juste que possible des conditions réelles. Pendant trois ans, avant d'entreprendre cette enquête dans le comté de Dufferin, nous avions fait des relevés sur 250 à 280 fermes dans ce district. C'est-à-dire que nous avions obtenu de 250 à 280 fermes un relevé de compte représentant leurs opérations de l'année. Nous possédions donc une connaissance approfondie et intime des affaires de chaque ferme et nous étions en mesure de choisir des fermes types au point de vue des affaires et où il n'y avait rien d'anormal. De fait, au meilleur de notre connaissance, nous avons choisi des fermes capables d'enregistrer toutes les données nécessaires à ce but. Elles ont été choisies avec soin et elles représentent, aussi près qu'il est humainement possible de le faire, les conditions moyennes de l'année à cette époque. Maintenant, j'ai ici, avec force détails, les montants représentant le coût de chacun des divers item, et la lecture de tout cela serait très fatigante et très ennuyeuse pour les membres de ce comité.

Le PRÉSIDENT: Puis-je faire une suggestion? Le professeur Leitch nous a donné son rapport général. Posons-lui maintenant des questions touchant ce rapport général avant d'entrer dans plus de détails.

Le TÉMOIN: J'ai ici un relevé détaillé du coût des différentes catégories de nourriture employées, des différents item de travail, et ainsi de suite, sur chacune de ces fermes; mais il m'est impossible de vous en donner une idée exacte par une simple lecture.

M. Hammell:

Q. Nous serait-il possible d'en obtenir une copie?—R. Ce serait la meilleure procédure à suivre.

M. Gardiner:

Q. Avez-vous des bulletins comprenant tout cela?—R. Nous avons un bulletin touchant le premier rapport que je vous ai donné, et ce bulletin est actuellement entre les mains de l'imprimeur. Seule cette copie, que je garde à mon bureau, et celle qui est entre les mains de l'imprimeur, sont exactes.

M. Milne:

Q. A ce que je comprends dans le rapport du professeur Leitch, la production du bœuf dans des conditions anormales n'a pas été avantageuse, mais elle pourrait l'être.—R. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Nous avons toutes les raisons de compter sur l'avenir de la production du bœuf dans l'industrie animale en Ontario.

Q. Aux prix actuels?—R. Oui, dès que la déflation ne se fera plus sentir. Ce que je veux dire par la déflation c'est la baisse de la valeur du troupeau normal—les vaches, les génisses et les taureaux que l'éleveur doit garder pour la reproduction. Maintenant, tant que la déflation se fait sentir, naturellement le cultivateur subit une perte d'année en année—valeur en capital.

M. Gardiner:

Q. Mais, déduction faite de la déflation, vous avez encore une perte de $300?—R. Oui; cette perte de $300 est due au fait qu'il n'y a pas eu et qu'il ne peut y avoir de marge. C'est ce qui explique la balance.

[M. Archibald Leitch.]

M. Sales:

Q. Je crois que vous avez dit 22c. l'heure pour le travail, n'allouant aucun intérêt sur le placement?—R. Oui; s'il n'y avait pas eu de déflation, le cultvateur aurait récupéré tous ses déboursés en argent et un montant pour l'usage de ses bâtiments, ce qui, après tout, est un déboursé différé.

M. Milne:

Q. Qu'arrivera-t-il si vous renversez le calcul? Avez-vous calculé le montant que le cultivateur recevrait pour son travail en supposant que l'intérêt sur son placement soit payé—ce qui, après tout, est le premier item qu'il faudrait imputer au compte des recettes avant de payer son travail, si vous voulez obtenir ce qu'il lui reste après avoir payé tous les frais?—R. Jusqu'ici, nous avons toujours préféré laisser vivre l'homme du fruit de son travail. C'est de cette manière que vit le cultivateur.

Q. Mais ce n'est pas la manière ordinaire d'envisager cette question?—R. Oui, ce qui reste après avoir payé tous les autres frais représente l'intérêt sur le placement.

Q. Mais personne ne persistera dans une entreprise qui ne rapportera pas un intérêt sur son placement; car cet intérêt doit être payé?—R. Il doit d'abord vivre, s'il reste alors quelque chose...

Q. Mais c'est la méthode suivie en affaires de calculer l'intérêt sur le placement d'abord, puis si l'entreprise ne rapporte pas assez pour faire vivre son homme celui-ci doit cesser ce commerce; votre déclaration, bien que très claire, ne nous donne pas les renseignements que nous voulons obtenir sur cette question?—R. Comment, à votre avis, pourrais-je modifier cette déclaration? Désirez-vous tenir compte de l'intérêt en premier lieu et voir ensuite ce qui reste pour le travail?

M. MILNE: C'est absolument ce que nous voulons—c'est la seule chose qui nous soit de quelque utilité.

M. Gardiner:

Q. Supposons que la terre de cet homme soit grevée d'une hypothèque représentant la moitié de la valeur de sa ferme; il faudrait d'abord déduire l'intérêt de ce montant?—R. Oui, parce qu'il lui faudrait d'abord payer cela.

M. Milne:

Q. Mais cela est en dehors de la question—que la ferme soit ou non grevée d'une hypothèque, le fermier doit d'abord calculer l'intérêt sur le placement?—R. Il doit tenir compte du placement, que ce soit lui-même ou un autre qui l'ait fait.

Le président:

Q. J'ai lu, professeur Leitch, quelques-uns de vos bulletins avec beaucoup d'intérêt; il y en a un en particulier sur lequel je voudrais obtenir des renseignements. Dans ce bulletin—je crois que vous en êtes l'auteur—vous accordez 5 p. 100 d'intérêt sur le capital, puis, après avoir pourvu au paiement de la main-d'œuvre salariée, vous établissez ce que vous appelez le "revenu du travail". J'ai remarqué que vous n'avez jamais porté au crédit de la ferme le logement qu'elle fournit au cultivateur et à sa famille?—R. Non, parce que les données qui nous ont servi de base pour ces bulletins étaient établies au moyen de cette méthode générale de relevés et comme nous l'appliquions à un grand nombre de fermes il nous était impossible d'obtenir tous ces item.

Q. Mais dans le calcul du rendement de la culture en ce pays l'enquêteur ne devrait-il pas tenir compte du fait que le cultivateur est logé tant bien que mal—parfois très bien—lui-même, et sa famille avec lui?—R. Oui, cela est bien vrai. C'est justement le côté faible de cette méthode de faire les relevés. C'est

la raison pour laquelle, après avoir suivi cette méthode pendant deux ou trois ans, nous avons changé et avons adopté un système de comptabilité de ferme qui nous a permis d'obtenir tous ces renseignements.

Q. De sorte que vous admettez que la critique que je fais de ce point est bien fondée?—R. Absolument, parce que c'était justement une des lacunes de ce système d'investigation, c'est-à-dire que ce système ne nous permettait pas d'obtenir pour chaque ferme l'item de la valeur du logement du cultivateur et de tout ce que la ferme lui fournissait directement.

Q. Comme question de fait, même dans ces jours de déflation, les cultivateurs ne se sont pas en réalité endettés pour le montant de la perte indiquée par les méthodes d'une comptabilité sévère?—R. Oh, non, pas du tout. Si le comité le désire—nous aurions peut-être dû commencer par là—j'ai ici le revenu net de la ferme.

M. Milne:

Q. Seriez-vous en état de me donner le renseignement que je vous ai demandé, ce qui serait resté des recettes de la ferme après avoir payé l'intérêt sur le placement du cultivateur?—R. Oh, oui, surtout pour ce qui est de cette entreprise du bœuf de boucherie, afin de savoir ce qui reste pour payer son propre travail.

Le président:

Q. Il me semble que si vous voulez déduire du rendement des opérations de la ferme un pourcentage sur le plein placement vous devez aussi porter au crédit de ces opérations ce que le cultivateur aurait eu à payer s'il lui avait fallu vivre dans une maison louée ou quelque chose qui représente à peu près la même valeur?—R. On tient compte de cela dans le calcul des frais. Je puis vous donner les résultats de ces dix-sept fermes, c'est-à-dire les recettes brutes des opérations des fermes. Voici un état financier des fermes préparé d'après une méthode simple. La valeur de la maison fournie par la ferme au cultivateur était de $267 par ferme pour chaque année; cela représente le coût de la maison, y compris la dépréciation et les réparations.

M. Sales:

Q. Comment faites-vous cette distinction?—R. La dépréciation est évaluée à tant par année pendant un certain nombre d'années suivant l'état de la maison.

M. Milne:

Q. Quel est le pourcentage de dépréciation?—R. Ce pourcentage variait suivant la maison. Certaines maisons étaient supposées bonnes pour une période de dix ans, et le cultivateur était censé reconstruire cette maison dans un avenir rapproché.

Q. Tout ce que vous pouviez faire à ce sujet était de prendre une moyenne? —R. Non, nous n'avons pas pris une moyenne; nous avons calculé la dépréciation pour chacune des fermes.

Q. Suivant le genre de construction de la maison—maison en bois ou en briques?—R. Oui, et l'état de la conservation de la maison.

Le président:

Q. Calculez-vous la moyenne d'après la valeur du loyer?—R. Non, la valeur réelle de cette maison, tenant compte de l'intérêt, de la dépréciation, etc., et nous portons ce montant au crédit de la ferme et au débit du compte personnel du cultivateur.

Q. Ne devriez-vous pas porter au crédit de la ferme, à titre de proportion d'exploitation, l'abri ou le logement qu'elle fournit au cultivateur et à sa famille

sous forme d'une maison de ferme?—R. On tient compte de cela dans ce relevé; c'est ce que nous avons fait.

Q. Expliquez, s'il vous plaît?—R. La moyenne pour ces dix-sept fermes est de $267.

Q. Cela ne représente, à ce que je comprends, que la dépréciation et les réparations?—R. Non, tous les frais de la maison, y compris 5 p. 100 d'intérêt sur l'argent placé; la dépréciation, les réparations et tous les frais que vous trouverez normalement dans une maison. Si nous n'avons pas adopté un loyer fixe, c'est parce qu'il est humainement impossible de déterminer la valeur des maisons de ferme. Ce n'est pas un produit négociable déterminé par la loi de l'offre et de la demande, de sorte que tout ce que nous pouvions faire était de prendre le coût réel. Nous tenons aussi compte de ce que la ferme a produit directement pour la table du cultivateur et pour sa maison, de même que de l'usage des chevaux pour les affaires personnelles, soit $796.

Q. Quand vous parlez d'affaires personnelles, que voulez-vous dire? Des affaires qui sont étrangères à la ferme?—R. Etrangères à la ferme; purement personnelles, l'usage d'un cheval, pour aller à l'église, ou pour affaire privée ou personnelle.

M. Sales:

Q. Vous croyez que cela n'entre pas dans les affaires du cultivateur—aller à l'église?—R. Bien, nous avons essayé d'établir une distinction aussi complète que possible; nous ne prétendons pas avoir réussi parfaitement.

Le président:

Q. Il s'agit ici d'une enquête matérielle plutôt que d'une enquête spirituelle? —R. Oui. En outre, ces cultivateurs ont fait des dépenses personnelles en argent de $1,222 par ferme, en moyenne.

M. Sales:

Q. Que faites-vous entrer dans ce montant?—R. Ce montant représente toutes les dépenses personnelles que le fermier a dû payer en argent. Quant aux autres item, il n'a pas directement déboursé de l'argent.

Le président:

Q. Serait-ce pour envoyer un garçon au collège d'Agriculture de Guelph?—R. Ce serait pour l'achat des épiceries, du combustible, les dépenses pour fins religieuses, pour fins d'instruction, les frais de médecins et toutes les autres dépenses personnelles quelles qu'elles soient.

Q. Les taxes?—R. Non, pas les taxes sur la ferme; l'impôt sur le revenu quand il y en a, mais il n'y en eut pas cette année-là. Il s'agit des dépenses personnelles en argent, au montant de $1,222 par ferme sur ces dix-sept fermes, où nous avons tenu compte de tous les item possibles des recettes et des dépenses, de toutes les heures de travail et de la distribution de la nourriture aux différentes catégories d'animaux.

Q. Lorsque vous dites que ces fermes ont été choisies, cela ne comporte pas l'idée qu'elles étaient particulièrement meilleures que les autres?—R. Elles ont été choisies pour représenter, aussi justement que nous pouvions en juger, une ferme type où se fait la culture mixte dans ce comté.

M. Milne:

Q. Une ferme ordinaire?—R. Oui, dans ce district en particulier, un district de culture mixte. Maintenant, le total de ces dépenses personnelles a été de $2,285, c'est-à-dire, la maison, la terre et l'argent payé par le cultivateur pour ses affaires personnelles. Maintenant, nous allons voir d'où viennent ces chiffres. Tout cela doit se rapporter à une ferme puisque ces hommes étaient des culti-

vateurs. Il nous a fallu allouer pour le travail du cultivateur une moyenne de $927. Pour les dix-sept fermes, cet item variait de $750 à $1,500 par année, selon l'importance de la ferme et la somme de travail fourni par le cultivateur lui-même. Nous avons alloué de $750 à $1,500 suivant la valeur du travail du cultivateur.

M. Sales:

Q. Sur quoi basez-vous ce calcul?—R. Nous obtenons ce chiffre en calculant ce que ce cultivateur pourrait recevoir s'il travaillait avec la même ardeur pour un autre homme, exploitant la terre d'un autre homme, et ce qu'il lui faudrait payer à un autre homme travaillant sur sa ferme, pour faire la même somme de travail, à cet égard, nous ne sommes pas sur un terrain très sûr, car il s'agit d'un calcul arbitraire et nous pouvons bien avoir commis une erreur, mais nous avons considéré la valeur du travail individuel d'après la connaissance que nous avions de ces hommes.

M. Caldwell:

Q. Ce calcul représente-t-il les frais de celui qui, en réalité, accomplit ce travail ou de celui qui dirige le travail?—R. Nous avons alloué quelque chose—bien peu—pour les aptitudes administratives; cela nécessairement devrait se faire sentir dans les profits, mais il nous fallait allouer quelque chose pour la surveillance générale de même que la direction générale des travaux de chaque jour sur la ferme.

Le PRÉSIDENT: Vous voyez, M. Caldwell, le cultivateur de l'Ontario entend faire son travail lui-même.

M. CALDWELL: Cela ne s'applique pas seulement à la province d'Ontario.

Le TÉMOIN: Maintenant voici les recettes de chacune de ces dix-sept fermes, en moyenne, $927.

M. Sales:

Q. Pour le travail?—R. Oui, pour le travail de l'année.

M. Elliott:

Q. Appeleriez-vous cela le revenu du travail?—R. Non, ils n'ont pas réalisé autant que cela. Maintenant, ces fermes ont rapporté au propriétaire, à titre d'intérêt sur le capital $898. Pour obtenir l'intérêt réalisé, on a porté au crédit de la ferme ces deux item du logement et des services, $267 pour le logement, et $796 pour ce que la ferme a fourni au cultivateur. Cette partie du revenu a porté le total à $898. Ce montant de $898 réalisé sur le capital n'était pas entièrement sous forme d'argent.

M. Caldwell:

Q. Cela comprend-il la pension et le logement?—R. Non, la pension et le logement ont été calculés séparément; nous avons fait entrer dans les charges de la ferme une moyenne de $927 pour le travail du propriétaire, et nous avons fait payer à ce propriétaire toutes ses dépenses personnelles. Nous avons porté à son crédit une somme de $927, tandis que nous portions au débit $267 pour sa maison et $796 pour ce que la ferme lui a fourni et aussi pour les services.

M. McKay:

Q. Ces cultivateurs étaient-ils célibataires?—R. Non, tous des hommes mariés à l'exception d'un seul. Ce sont là les deux item de revenu que ces hommes retiraient de leurs fermes. On a imputé aux opérations de la ferme une charge de $927 pour le travail du propriétaire, et les fermes on rapporté $898 d'intérêt sur le placement. Ce sont les deux sources de revenu de ces fermiers.

M. Caldwell:

Q. Avant de laisser ce point, le montant que vous créditez pour le travail de l'homme comprend-il le travail de sa femme qui fait la cuisine pour les employés de la ferme?—R. Lorsque la femme a travaillé sur la ferme en dehors de ses travaux dans la maison, lorsqu'elle a aidé à traire les vaches, nous en avons tenu compte.

Q. Vous n'avez rien alloué à cette femme pour la cuisson des aliments pour les employés de la ferme?—R. Non.

L'honorable M. SINCLAIR: Cela serait compris dans le salaire de la main d'œuvre.

M. Caldwell:

Q. La fabrication du beurre, et le reste?—R. Oui, tout le travail qu'elle a fait pour aider à la production, a constitué une charge pour la ferme, en plus du reste. Puis, au compte du travail, de la main-d'œuvre salariée et ainsi de suite, on a porté au débit de la ferme la valeur courante, aussi juste que nous pouvions l'établir, de la pension des hommes qu'il fallait nourrir et, de cette manière, la femme du cultivateur a indirectement reçu quelque chose. Maintenant, ces deux item ne forment que des montants de $927 et $898, à peu près $1,800, mais le cultivateur a dépensé $2,285.

M. Elliott:

Q. Pourriez-vous me dire, professeur. . .

Le PRÉSIDENT: Laissez le professeur Leitch finir sa déclaration, il est justement à tirer une conclusion.

Le TÉMOIN: Puisque les revenus qu'il retire chaque année de sa ferme ne suffisent pas à payer ses dépenses personnelles, le cultivateur se trouve dans l'obligation de prendre à même son argent la somme de $460 par année.

M. Elliott:

Q. Les recettes totales se composent des item de $927 et $898; cela comprend-il le bœuf produit sur ces fermes?—R. Non, il ne s'agit pas des recettes totales de la ferme, c'est ce que le cultivateur a reçu en retour des travaux accomplis sur sa ferme pendant l'année. Les recettes totales ont été plus élevées que cela, mais il y a aussi les dépenses à déduire. Le cultivateur a reçu en retour de ses travaux sur sa ferme—tout comme un homme d'affaires—ces deux item de $927 et $898.

M. Sales:

Q. Laissant une perte de $460?—R. Oui.

Q. Pendant combien de temps peut-il continuer comme cela?—R. Il ne pourrait pas continuer à subir des pertes comme cela bien longtemps, mais heureusement, l'année 1920 a été une année exceptionnelle, ces conditions ne se répètent pas tous les ans.

Le président:

Q. En d'autres termes, professeur Leitch, votre enquête a trait à une période normale?—R. Oui, pour cette année-là en particulier. Sans doute, ces enquêtes se sont continuées depuis ce temps. Maintenant, tels furent les résultats de l'année se terminant au mois de mai 1921. Le cultivateur a dépensé plus qu'il n'a encaissé. Il a dépensé plus pour ses dépenses personnelles que ce que la ferme lui a rapporté à titre personnel pour l'exploitation de cette ferme; il a dépensé $460.

[M. Archibald Leitch.]

M. Sales:

Q. Dans bien des circonstances l'on a accusé les cultivateurs d'être extravagants. Croyez-vous que les cultivateurs auraient pu réduire ce montant quelque peu, ce montant de $1,222 pour dépenses personnelles?—R. Oui, parce que notre enquête portant sur les même fermes pour l'année suivante, bien que non encore terminée, indique que les cultivateurs ont réduit ce montant d'un manière sensible.

Q. Dites-nous quelles diminutions l'on pourrait faire?—R. Je n'ai pas ces renseignements ici.

M. Caldwell:

Q. Une question seulement. N'est-il pas vrai que les prix des produits que le cultivateur achète ont beaucoup baissé, ce qui pourrait être la raison de la diminution de ses frais de subsistance bien plus que le fait d'un réelle économie?—R. Je ne comprends pas très bien ce point.

Q. Seriez-vous porté à croire que cette réduction est due à la baisse des prix de produits que le cultivateur a dû acheter, ou est-elle due au fait qu'il n'a pas acheté certaines choses qu'il avait achetées l'année précédente?—R. Pour ces deux raisons. Je ne sais trop laquelle a compté le plus.

Q. Une autre question seulement. Pourquoi a-t-il cessé d'acheter ces choses-là, est-ce parce qu'il ne pouvait pas acheter ce dont il avait besoin?—R. C'est là une des raisons, et si vous en voulez une autre, ses dépenses ont diminué parce que les prix avaient une tendance vers la baisse.

M. Sales:

Q. Ce montant de $2,285 représente ses dépenses totales y compris le loyer, les aliments produits sur la ferme et ce qu'il a dépensé en argent?—R. Oui.

Q. De combien de personnes se composaient les familles sur ces dix-sept fermes?—R. Le nombre moyen pour les familles d'Ontario, cinq.

Q. Pour ces dix-sept fermes?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire que lorsqu'un homme entretien une famille de cinq personnes avec une somme de $2,285, vous diriez que cela revient à la position du citadin touchant un salaire de $2,285?—R. Non (ce montant représente plus que cela, parce qu'il a obtenu les produits qu'il consomme de sa propre ferme, et la main-d'œuvre aussi, au prix coûtant, ce que l'homme de la ville ne peut pas faire, et une maison semblable dans la ville coûterait plus d'argent si l'on prend le loyer pour base de notre calcul.

M. Milne:

Q. Si l'homme de la ville pouvait acheter directement du fermier le principe d'affaires serait le même?—R. Oui, s'il pouvait faire ses achats directement, ou s'il pouvait avoir une maison au prix coûtant, mais naturellement il ne peut y songer.

M. Sales:

Q. Pour mettre les choses sur un pied d'égalité entre les deux il vous faudrait connaître le nombre d'heures pendant lesquelles l'homme des champs et l'homme de la ville travaillent respectivement pour gagner le même montant d'argent?—R. J'aurai à vous donner ces heures de mémoire, mais la moyenne est de 10 heures ½ par jour, pour chaque jour de l'année.

Q. Les dimanches compris?—R. Oui, et 11 heures ½ pour les producteurs de laitage. Ce chiffre a été divisé, c'est-à-dire le nombre total d'heures consacrées au travail, a été divisé par 365.

 [M. Archibald Leitch.]

L'hon. M. Tolmie:

Q. N'avez-vous pas des données pour les fermes de laitage?—R. Oui, pour cette même année, dans le comté d'Oxford.

Q. Quelle comparaison en faites-vous?—R. Dans le comté d'Oxford—il sera intéressant de comparer les deux pour cette année-là. Les déboursés personnels dans le district de laitage pour la maison, $234, pour les produits de la ferme et la main-d'œuvre, $461, ces deux chiffres étant tous deux plus bas que pour la culture mixte, mais les dépenses personnelles ont été de $1,462, soit une couple de cents dollars de plus. On a alloué à chacun des fermiers $948 pour sont travail et $2,106 comme intérêt sur son capital; cela correspond à $3,054 représentant ses recettes provenant de son travail et de ses intérêts, et laissant un excédent de $897. Ce dernier chiffre représente la différence qui existe entre les deux pendant l'année en question.

Q. Sur une terre où l'on travaille ferme les recettes sont plus fortes que sur celle où l'on prend ses aises?—R. Le producteur de laitage travaille généralement une heure de plus que les autres fermiers, mais son travail, je crois, est plus rémunérateur. Pendant ces 11 heures ½ son labeur est plus productif.

Q. Il a choisi un genre de culture plus sûr si l'on envisage le côté des recettes?—R. Oui, mais la déflation ne s'est point fait sentir dans l'industrie laitière avant le printemps, et à mon avis, comme d'ailleurs de l'avis même de ces hommes, cette année a été la meilleure qu'ils aient connue, parce que la déflation ne s'est fait sentir que l'année suivante.

Le président:

Q. C'est-à-dire que le prix du bœuf a baissé avant celui du lait?—R. Oui.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Avez-vous poussé vos recherches plus loin de manière à rencontrer des conditions plus égales; c'est-à-dire avez-vous des données quelconques pour lesquelles les conditions sont plus égales que celles que vous venez de nous donner?—R. Non, nous n'avons commencé ce travail que vers le printemps de 1920, mais il n'a pas été interrompu depuis. Cela comporte naturellement une somme énorme de calculs, et vu que nous devons attendre une année avant de pouvoir fermer nos livres nous sommes toujours à peu près douze mois en arrière.

M. Elliott:

Q. Vous avez dit qu'en 1921 la perte moyenne sur ces 17 fermes a été de $400 et plus?—R. $460. Ce n'était pas la perte moyenne sur ces terres, puisque ces terres ont de fait rapporté $927, et en plus 4 pour 100 d'intérêt sur le capital placé.

Le président:

Q. Si j'ai bien compris, c'est là la moyenne de l'excédent des déboursés sur les profits réalisés par le fermier?—R. Oui.

M. Elliott:

Q. Est-ce que cette différence n'est pas plus grande dans le moment? Prenez la présente année, par exemple, avec la diminution très prononcée des prix de vente de ces produits et la très forte augmentation du coût de la vie, est-ce que cette différence ne serait pas plus forte en 1923?—R. Non, je ne le crois pas. Vous savez ce que le cultivateur fait quand les temps sont durs, il réduit ses dépenses personnelles à leur plus simple expression. Vous devez vous rappeler qu'une forte partie de ce montant de $1,222 pour déboursés personnels, dans le comté de Dufferin avait été dépensée bien avant la déflation. Le cultivateur avait connu trois ou quatre mois de prospérité et il dépensait autant qu'auparavant.

[M. Archibald Leitch.]

S'il avait prévu la déflation au printemps il aurait diminué ses dépenses pour se plier aux conditions mais il ne l'a pas fait. Il a donc dépensé ou s'est endetté sur la même base qu'en 1919.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Je crois que vous avez dit que les déboursés personnels du producteur de laitage étaient plus élevés de $200?—R. Ses déboursés au comptant.

Q. Est-ce que cela veut dire qu'il vivait mieux, proportionnellement?—R. Non, mais il obtient de sa ferme une variété plus restreinte de produits. Ces cultivateurs qui se livrent à la culture mixte en produisent une plus grande variété si on compare cette dernière avec l'industrie du laitage.

M. Elliott:

Q. Parmi ces 17 terres est-ce qu'il y en a qui ont rapporté des bénéfices?—R. Oui, selon la base des profits, ces 17 fermes ont rapporté 4.76 pour 100 sur l'argent placé.

Q. Combien sur ces 17?

M. HAMMELL: Il parle de la moyenne.

Le TÉMOIN: Il s'agit ici des fermes du comté de Dufferin. Trois d'entre elles n'ont rapporté aucun profit, c'est-à-dire qu'elles ont subi une perte sur leur capital variant de .34 pour 100 à 2.22 pour 100, et les autres 13 ont toutes rapporté sur leur valeur un intérêt variant de .43 pour 100 — soit un peu moins de un pour cent — à 12.67 pour 100.

M. Sales:

Q. Mais pour en arriver à obtenir ce profit vous avez dû payer à cet homme 22 cents l'heure par journée de 10 heures ¼?—R. Non, nous avons payé ces hommes au taux moyen de $927 par ferme. Réellement cela veut dire 26 cents par heure.

Q. 26 cents par heure par journée de 10 heures ¼, sept jours par semaine?—R. Oui.

Le président:

Q. Sept jours par semaine?—R. Oui; naturellement c'est le chiffre auquel on arrive, 26 cents par heure. Le montant originairement fixé pour chaque terre est de $927.

M. Caldwell:

Q. Sur ce montant l'homme doit se nourrir?—R. Oui.

Q. Il ne lui est rien alloué pour sa pension?—R. Non.

Q. Et on lui fait payer ses frais d'entretien et son loyer?—R. Oui, on lui fait payer son loyer et les produits de sa ferme, les produits que sa terre fournit à sa table, etc. C'est là exactement ce que ces terres ont rapporté, $927 pour son labeur et 4.67 pour 100 sur l'argent placé, mais une partie de cette somme n'est pas du comptant, elle est représentée par ces $267 pour la maison et les $797 pour les produits de la ferme.

M. Elliott:

Q. Croyez-vous que vous avez été suffisamment juste pour la femme de ce cultivateur en ne lui accordant pas un montant plus considérable comme prix de ses services? Elle a beaucoup à faire relativement à la ferme, pour nourrir la main-d'œuvre, par exemple?—R. Oui, mais on fait payer au cultivateur le coût de la pension parmi les dépenses de la ferme. On lui accorde le prix courant pour nourrir les hommes.

[M. Archibald Leitch.]

Q. Et que dites-vous de ses services pour laver la vaisselle, et les autres travaux?

M. HAMMELL: Il lui faudrait bien laver la vaisselle même si elle demeurait en ville.

Le TÉMOIN: On la paye au taux des salaires courants; elle obtiendrait le même salaire pour ses services ailleurs, mais quant à laver la vaisselle pour sa propre famille, et le reste, vous ne pouvez pas faire de distinction pour cela.

M. Elliott:

Q. Comment s'y prend-on pour lui allouer quelque chose pour son labeur supplémentaire?—R. Le mieux et le plus juste que l'on puisse faire c'est de lui payer les prix usuels courants. Il y a une certaine somme de travail supplémentaire, et vous pouvez arriver à un prix courant lequel, d'une manière générale, non seulement comprend le coût des produits, mais aussi une rémunération pour le travail de la femme de la maison.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Relativement aux conditions sur ces 17 fermes dont vous parlez, quelle comparaison faites-vous entre ces conditions et celles qui devraient exister d'après ce que vous enseignez dans votre collège? En d'autres termes, est-ce que pour la culture de ces terres on a suivi des méthodes modernes?—R. Oui, dans la plupart des districts, des méthodes aussi modernes que les cultivateurs, comme classe, sont censés pouvoir adopter.

Q. Dites-moi donc de plus si vous avez fait des comparaisons entre le coût du rendement des fermes et celui que vous auriez constaté pour une même production au collège?—R. Il ne serait pas juste de faire une telle comparaison.

Q. Cela ne serait peut-être pas juste mais servirait à démontrer les résultats possibles en adoptant les méthodes modernes?—R. Non, parce que les données concernant le coût de la production sur les fermes du Gouvernement et celles du collège ne valent pas 5 cents.

Le président:

Q. Mais sur ce point est-ce que la production du bœuf vous coûte moins, ou vous coûte-t-elle plus à Guelph que sur ces terres du comté de Dufferin?—R. Elle coûte plus. Il ne peut en être autrement.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Voulez-vous dire qu'il ne serait pas possible ou profitable pour ces cultivateurs d'adopter les méthodes que vous enseignez au collège?—R. Oui, mais nous ne pouvons pas adopter, sur une ferme de collège, les méthodes que nous enseignons.

M. HAMMELL: Cela a beaucoup de bon sens.

Le TÉMOIN: Nous pouvons adopter certaines méthodes, certaines rations pour la nourriture, et cela fait bien notre affaire, mais nous ne pouvons pas chercher à obtenir et utiliser, en payant, les services que le cultivateur et sa famille rendent sur leur propre ferme.

L'hon. M. Tolmie:

Q. N'avez-vous pas quelque suggestion à faire concernant la manière d'améliorer leurs méthodes?—R. Oui, c'était là l'objet principal de l'investigation.

Q. Quelles suggestions avez-vous à proposer?—R. La première et principale suggestion à faire c'est d'élever une meilleure race d'animaux. C'est ce qu'il y a de plus important. En second lieu c'est d'adopter de meilleures méthodes pour

la nourriture du bétail, mais peu importe le soin qu'un fermier prend pour nourrir ses animaux, si ces derniers ne sont pas nés avec les qualités voulues pour utiliser la nourriture qu'on leur donne, l'alimentation spécialisée ne peut pas les aider.

M. Elliott:

Q. Avez-vous des statistiques concernant la différence qui existe entre les fermes qui ont des animaux de race inférieure et celles qui ont des animaux de bonne race?—R. Oui, nous avons la moyenne du coût de la production du bœuf variant de $12.34 le cent livres à $29.54, y compris dans ces $12.34 cette déflation considérable, mais vous avez là les plus fortes variations du coût.

M. Sales:

Q. Et le prix de vente serait de $9.05?—R. Oui.

Q. Vous avez dit que votre ferme de Guelph n'était pas profitable, parce que vous ne pouviez pas faire exécuter sur votre ferme le même travail qu'un cultivateur exécutait pour lui-même; c'est-à-dire que vous ne pouviez pas engager un homme pour travailler 10 heures ½ par jour à 26c. de l'heure?—R. Non pas pour rendre les mêmes services. Cela ne peut pas se faire. Puis, il y a autre chose, nos édifices coûtent cher au collège, et avec raison. Ces édifices sont loin de répondre aux conditions qui existent habituellement, ils représentent un placement plus considérable.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Quelles sont les autres recommandations que vous feriez pour améliorer ces conditions?—R. Ce sont là les deux seules suggestions que j'ai à faire, c'est-à-dire pour ce qui concerne la production. Puis, naturellement, il y aurait d'autres recommandations à faire concernant le plus grand soin que les cultivateurs devraient prendre pour la vente de leurs animaux, et pour voir à ce que le bœuf parvienne sur le marché dans le meilleur état possible et à une époque la plus favorable; mais en tant que la réduction du coût de la production est concernée il n'y a qu'à s'occuper des deux choses dont j'ai parlé. L'élevage de meilleures races est plus important que la question de l'alimentation, il en résulte une valeur plus réelle.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Relativement à cette question avez-vous bien dit au sujet des expériences qui se poursuivent sur une ferme, comme la ferme centrale expérimentale ici que ces chiffres ne valent pas un cent en comparaison de ce qui peut se faire dans la pratique? Que le cultivateur ne peut pas se guider d'après ces données pour les travaux qu'il doit entreprendre sur sa terre?—R. Non, ce que je veux dire c'est que nos données concernant le coût entier de la production sur une ferme de collège ne valent pas cinq cents, mais lorsque vous adoptez une certaine technique. . .

L'hon. M. Sinclair:

Q. Vous voulez dire si vous en faites l'application sur une ferme ordinaire? —R. Oui, la technique convenable, telle que donner de meilleures rations, et le reste, s'applique mieux sur une ferme de collège, mais le coût entier de la production sur les fermes du gouvernement, parlant d'une manière générale, n'a jamais pu servir et ne servira jamais de comparaison.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Lorsque ces fermes vous communiquent les prix de production du maïs d'ensilage ces chiffres ne sont pas bons?—R. Non, je ne vous dis pas cela.

[M. Archibald Leitch.]

Q. Je veux que ces messieurs comprennent bien ce point.—R. Il y a certains résultats concernant la production relativement à la technique et à la méthode—qui ne peuvent être obtenus qu'en des endroits comme les fermes expérimentales ou les collèges.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Et aussi en ce qui concerne le coût?—R. Non, pas en ce qui concerne le coût. Si vous étudiez les variations entre le coût de différentes méthodes vous pouvez déterminer quelle est la meilleure méthode sur une ferme de collège. Si vous avez deux méthodes pour la production du maïs d'ensilage, deux méthodes de faire les semences, et le reste, vous obtiendrez sur une ferme de collège des résultats divers quant au coût de la production, et alors la méthode qui conduit au coût le moins élevé est celle que vous devrez conseiller et c'est là probablement la seule manière qui vous permet d'arriver à ce résultat.

M. Hammell:

Q. Ces fermes ne sont que des fermes expérimentales, comme leur nom l'implique?—R. Oui. Elles sont absolument nécessaires parce qu'on y trouve ces choses que l'on ne voit pas dans les fermes ordinaires, mais si l'on doit envisager toute la question de la culture, le coût de production des différents produits, alors ces détails ne peuvent s'obtenir que sur des terres pratiques, parce que les fermes expérimentales ne sont pas conduites comme des fermes qui sont exploitées au point de vue économique.

Le président:

Q. Vous êtes d'accord avec le vieux proverbe anglais qui veut que pour reussir le cultivateur qui a acheté une terre doit tenir lui-même les manchons de sa charrue?—R. Oui, cela est bien vrai.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons ici le Professeur Barton, et comme je ne crois pas que le comité siège de nouveau aujourd'hui je suis d'avis que l'on procède à l'interrogatoire du Professeur Barton, à moins qu'il ne veuille consentir à rester avec nous et être entendu plus tard. Toutefois nous avons convoqué quelques témoins pour demain.

M. Sales:

Q. Je désirerais poser une autre question. Dans votre recommandation vous avez dit que nous pourrions soigner le côté de la vente du bétail et effectuer ces ventes à l'époque la plus favorable, M. le Professeur dites-nous donc ce que vous avez dans l'idée en parlant de vendre "à l'époque la plus favorable"; par exemple que prétendez-vous devoir dire au cultivateur pour lui faire comprendre quelle est la meilleure époque pour vendre?—R. Les gouvernements et d'autres agences ont mis une certaine coutume en pratique laquelle a été d'envoyer, soit au moyen de lettres circulaires, ou soit par l'intermédiaire des journaux agricoles, certains renseignements d'intérêt général concernant l'époque, la qualité et le classement des denrées qui conviennent le mieux au marché. Toute la critique que j'ai à faire dans le moment s'adresse au cultivateur plutôt qu'aux agences qui cherchent à l'aider. Naturellement les cultivateurs ont pris du temps avant de commencer à se rendre compte que la production ne finit pas du moment que leurs produits sont rendus à leur barrière, que la production ne finit réellement, et que leur responsabilité ne cesse que lorsque le consommateur a finalement acheté ces produits, et les cultivateurs doivent le comprendre.

Q. Ils doivent mettre leurs produits plus à la portée des consommateurs qu'ils ne l'ont fait par le passé?—R. Il n'est pas nécessaire qu'ils se chargent eux-mêmes d'atteindre le consommateur, mais ils doivent comprendre toutes les

étapes, l'époque la plus favorable pour vendre, ainsi que la qualité désirée, ils doivent connaître tout ce qu'il faut en partant du consommateur pour revenir jusqu'à sa ferme. Il ne serait peut-être pas possible pour le fermier d'atteindre lui-même le consommateur.

Q. Comme question de fait n'est-il pas vrai que le fermier se livre à l'élevage du bœuf de boucherie les yeux fermés? C'est-à-dire que nous ne savons pas si nos abattoirs sont remplis de bacon ou de bœuf, et nous élevons juste tant de têtes d'animaux parce que nous en avons toujours eu autant et nous n'avons aucun renseignement concernant ce que sera l'offre et la demande?—R. C'est possible.

M. Hammell:

Q. N'est-ce pas un fait que les fermiers eux-mêmes ne profitent pas des renseignements utilisables?—R. Ce n'est que naturel.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Pour revenir un instant à cette question des fermes expérimentales, ces fermes expérimentales et ces collèges suivent un certain système de culture, et ainsi de suite pour le reste, et c'est ce système qu'ils recommandent aux fermiers. En supposant qu'un cultivateur soit en mesure d'adopter ces méthodes pour quelle raison ne pourrait-il pas les mettre en pratique à aussi bon marché et avec autant d'efficacité qu'on le fait sur les fermes expérimentales?—R. Il pourrait probablement le faire à un peu meilleur marché.

Q. Je désirais bien établir ce point, celui de l'efficacité de ces fermes qui je crois rendent de précieux services au pays.—R. Absolument, sans aucun doute.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Vous dites que ces gens ne peuvent pas produire à aussi bon marché et avec autant d'efficacité que vous pouvez le faire sur la ferme?—R. J'ai été en charge de la ferme du collège de Guelph pendant un bon nombre d'années après avoir eu de l'expérience en dirigeant des fermes commerciales importantes, et c'est mon prévilège de savoir que les fermes des établissements agricoles ne peuvent pas y réussir.

Q. Vous devriez pouvoir nous fournir un état comparatif entre les deux. Un fermier sait ce qu'il peut faire sur sa ferme au point de vue du travail manuel; mettez les deux cas en présence l'un de l'autre; ne vous occupez pas de nous donner le coût de tous les détails, comparez la main-d'œuvre des deux côtés.—R. Ce n'est pas la même sorte de main-d'œuvre.

Q. Elle produit les mêmes résultats.—R. Non, parce que vous ne pouvez pas obtenir le même travail d'un employé sur une ferme du gouvernement.

Q. Son rendement n'est pas le même?—R. Non.

Q. Mais en même temps mettez ce qu'il vaut en comparaison de la valeur de l'autre employé. L'un travaille 8 heures par jour et l'autre 10 heures $\frac{1}{4}$, donnez-lui crédit pour cela,—R. Oui.

Q. Je crois que vous faites œuvre utile sur ces fermes et les cultivateurs de tout le pays pourraient à leur grand avantage vous imiter.—R. Oui

Le PRÉSIDENT: Aurons-nous une séance cet après-midi? Nous désirons en finir avec le Professeur Leitch et le Professeur Barton, parce que nous voulons interroger ces Messieurs sur la production du lait tout autant que sur la production du bœuf et nous ne voudrions pas les laisser partir pour Guelph et les rappeler ensuite. Siégerons-nous cet après-midi à 3.30?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous donner un peu de repos maintenant au professeur Leitch et appeler le professeur Barton? Qu'en pensez-vous? Je suis à la

disposition du comité. Nous devons, voyez-vous, en finir avec la production du bœuf, alors interrogeons l'autre témoin sur cette question, puis ensuite nous prendrons la question du lait.

Le professeur BARTON est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Monsieur le professeur Barton, à quelle institution êtes-vous attaché?—R. Au Collège MacDonald.

Q. C'est-à-dire à la faculté d'agriculture de l'Université McGill?—R. Oui, monsieur.

Q. Depuis combien de temps?—R. Depuis 15 ans.

Q. Et quelle position y avez-vous occupée, et quelle y a été votre spécialité?—R. J'y étais chargé de la section de l'élevage et du département de l'administration de la ferme.

Q. Monsieur le professeur Barton nous sommes à faire une enquête sur la question de la production du bœuf de boucherie et nous serions heureux si tout d'abord vous nous donniez un exposé des points que vous estimez comme les plus importants au sujet de cette question, et ensuite avec votre permission les membres du comité vous poseront certaines questions sur les points qu'ils aimeraient éclaircir. Si la chose vous est agréable, vous pouvez procéder avec votre exposé général?—R. Monsieur le président, en fait d'exposé général, ce que j'ai à dire serait plutôt sous la forme d'explication. Je viens de la province de Québec, comme vous le savez, et la question de l'élevage du bétail ne soulève pas autant d'intérêt chez nous. De plus, je ne possède pas de données statistiques comme le professeur Leitch a pu vous en fournir. Mon travail est tout de théorie au collège et je n'ai pas eu l'occasion comme lui de me livrer aux travaux de campagne, ni aux considérations de nature économique. Au collège, notre intérêt au point de vue du bœuf de boucherie se limite à nourrir les animaux. Nous avons nourri, en moyenne, de 50 à 100 bouvillons par année; du moins c'est le nombre dont j'ai eu connaissance depuis que je suis au collège. Il s'agit ici d'alimentation à l'étable. En tant que les conditions dans Québec sont concernées la cause du bœuf de boucherie est désespérée et cela est dû à la concurrence de l'industrie laitière pour des motifs économiques. Le gros de notre bœuf de boucherie vendu à Montréal n'est que l'excédent des races laitières. Cela constitue une menace au commerce légitime du bœuf de boucherie et je ne suis pas des plus certains que les producteurs de laitage y trouvent leur profit en tenant compte des présentes conditions; cependant, telle est la situation qui existe dans la province de Québec. Nos éleveurs de vaches laitières élèvent plus de têtes qu'il ne leur en faut pour les besoins immédiats de repopulation de leurs troupeaux et ils cherchent à vendre sur le marché cet excédent comme bœuf de boucherie et ils retirent un profit bien mince. Cependant ils sont obligés de recourir à ce procédé, comme je le comprends, afin de maintenir sur leurs terres le nombre voulu d'animaux. Ils feraient mieux de traire un plus grand nombre de vaches, mais ils cherchent à faire un peu comme les gens dont parlait le professeur Leitch dans le comté de Dufferin. Nous avons encore dans la province de Québec quelques régions qui font de l'élevage du bœuf de boucherie, mais elles sont de plus en plus rares.

Le président:

Q. Où donc?—R. Dans quelques-uns des cantons de l'Est et aussi dans un autre comté. Ce sont là les deux régions qui s'y consacrent davantage. Pour ce qui concerne l'engraissement des bouvillons, même dans les présentes conditions—et ceci peut vous causer une surprise en vue de la discussion qui a eu

[M. Horace Barton.]

lieu avant ma déposition—nous avons pu retirer quelques bénéfices de l'élevage des bouvillons. Le contrôle de l'alimentation a été effectué au point de vue et de la nourriture et du travail, et en éliminant les dépenses supplémentaires.

Q. Que voulez-vous dire en éliminant les dépenses supplémentaires?—R. En ignorant ce qui devrait être payé pour l'utilisation des étables, ce qui constitue une des dépenses supplémentaires.

Q. Est-ce que vous faites là une comparaison équitable?—R. Oui, si l'on tient compte de l'alimentation et du travail qu'elle exige. La question des étables est de bien mince importance vu qu'elle ne représente pas un coût élevé.

Q. Je crois que nous ne pourrions pas être tous d'accord à ce sujet, surtout lorsqu'il s'agit d'une étable chaude?—R. La dépense supplémentaire existe dans ce cas-là, naturellement, mais je ne crois pas qu'elle soit de nature à faire une grosse différence. C'est un item, je le concède, mais qui est de bien peu d'importance. Je ne crois pas qu'il en résulte une imposition très onéreuse.

M. Caldwell:

Q. Vous admettez qu'il est nécessaire d'avoir des étables chaudes?—R. Non, je ne veux pas admettra cela. Je crois que la stabulation de nos animaux de boucherie nous coûte tout à fait trop cher. Je crois que c'est une des choses que nous devons dans ce pays apprendre immédiatement, qu'à l'exception des vaches laitières nous pouvons abriter presque n'importe quelle sorte de bétail pour beaucoup moins d'argent et que nous sommes rendus à un point que nous ne pouvons plus dépenser pour la stabulation des animaux les sommes folles que nous avons gaspillées dans le passé.

M. Hammell:

Q. N'est-ce pas un fait qu'une fois l'étable construite, elle est là pour plusieurs années?—R. Oui.

Q. Et par conséquent le coût réparti sur un grand nombre d'années représente un item insignifiant?—R. Oui, monsieur.

Le président:

Q. Monsieur le professeur Barton, c'est quelque chose de nouveau pour moi que de vous entendre dire que nous devrions construire des bâtiments moins dispendieux pour ces animaux. Vous pourriez vous expliquer. Pourquoi vous exprimez-vous ainsi?—R. Si j'avais à construire demain une bâtisse pour l'élevage du bœuf de boucherie, ce serait une construction qui me coûterait bien bon marché. J'aurais sans doute à voir à l'emmagasinage de la nourriture, mais en tant que les animaux eux-mêmes sont concernés, je leur construirais un abri à bien bon marché. Je ne crois pas qu'il soit du tout nécessaire de leur procurer des bâtiments aussi chauds.

M. Hammell:

Q. Avec des boxes libres?—R. Avec boxes libres—des boxes ouvertes.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Vous construiriez des hangars ouverts?—R. Oui, c'est tout ce qui est nécessaire.

M. Caldwell:

Q. Et vous écorneriez les animaux?—R. Oui, certainement.

M. Elliot:

Q. Avez-vous jamais fait des expériences avec des hangars ouverts, dans la province de Québec?—R. Oui, nous avons élevé quelques animaux dans des hangars ouverts.

Q. Avez-vous eu du succès au cours de vos expériences?—R. Oui.

[M. Horace Barton.]

M. Forrester:

Q. Est ce que le bétail a plus gagné en poids que dans les étables?—R. Je ne dirais pas tout à fait cela, monsieur. Mais je ne crois pas que l'on puisse y constater une différence appréciable. Je crois que ce système exige un peu plus de soin pour l'alimentation—et il faut un peu plus de gros fourrages.

Le président:

Q. Les animaux mangent davantage parce qu'une certaine quantité de cette nourriture doit compenser pour la température?—R. Oui. Je crois que nous pouvons surtout les nourrir avec les gros fourrages, dans de semblables conditions.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Croyez-vous que l'alimentation de ces animaux coûterait plus cher dans ces hangars ouverts que dans des étables convenablement construites?—R. Non, si une différence existait elle coûterait moins cher. La plus forte dépense pour la main-d'œuvre nécessaire avec ma méthode d'alimentation est celle qui découle de la manutention de fumier. Maintenant, si l'on pouvait obtenir que chaque construction fût disposée de manière à réduire cette dépense; dans un bâtiment dispendieux avec vos animaux logés étroitement dans une partie, ou divisés en groupes ou en boxes, le fumier constitue la grosse tâche de chaque jour ou du moins de presque tous les jours. Pour moi c'est ce que j'ai de plus dur à faire.

M. Forrester:

Q. Dans un hangar vous ne touchez pas au fumier?—R. Oh non, ou bien je m'arrangerais de manière à pouvoir faire entrer une paire de chevaux pour l'enlever directement ce qui se résumerait à une seule opération.

M. Mills:

Q. Dans nos étables modernes il vous est possible d'y entrer de cette façon-là?—R. Oui, vous pouvez le faire, mais si vos animaux sont attachés vous pouvez y entrer assez souvent—trop souvent au point de vue de l'économie; trop souvent pour que ce moyen soit le moins dispendieux.

M. Forrester:

Q. Dans tous les cas il faut bien sortir ce fumier tous les jours?—R. Tous les jours, ou tous les deux ou trois jours. Je crois que c'est plus dispendieux que dans le cas où les animaux sont gardés dans des boxes fermées et qu'on laisse le fumier s'accumuler.

L'hon. M. Sinclair:

Q. Vous avez entendu parler le professeur Leitch au sujet de l'élevage de meilleures races d'animaux. Est-ce que ces animaux dont vous parlez appartiennent aux races laitières que vous avez en général dans la province de Québec, ou sont-ils issus d'une race spéciale pour la production du bœuf de boucherie?—R. Nous avons un certain nombre de têtes qui proviennent de races pour la boucherie et appartenant originairement pour la plupart aux races à cornes courtes, mais naturellement il y a eu des croisements si nombreux que nous nous éloignons de plus en plus de l'élevage du bon bœuf de boucherie.

M. Elliot:

Q. N'avez-vous jamais fait d'expériences chez vous concernant la manière de nourrir les bouvillons de race laitière en comparaison de ceux des races destinées à l'abatage?—R. Oui, nous avons fait quelques expériences en ce sens.

Q. Pouvez-vous nous donner vos résultats?—R. Nous n'avons pas trouvé une différence bien marquée au point de vue du rendement réel en bœuf de bou-

[M. Horace Barton.]

cherie, mais ces résultats sont les mêmes que l'on obtient ailleurs. Le profit qu'il y a dans le bouvillon pour la boucherie n'est pas tant dans le fait qu'il va faire plus de chair avec une quantité donnée de nourriture que dans l'amélioration qui se manifeste dans la charpente générale du bétail comme conséquence de l'alimentation.

M. Sales:

Q. L'effet est que la viande se trouve à l'endroit où on la désire?—R. C'est là l'idée; vous mettez deux bouvillons ensemble, prenez par exemple un Holstein et un autre d'une bonne race de cornes courtes, et suivez-les tous les deux au même point de vue de l'alimentation, il n'y a personne qui puisse dire lequel des deux gagnera le plus de livres par quantité donnée de nourriture.

Q. Mais le boucher vous dira que le bœuf pour l'abatage a plus de viande dans le dos que celui qui appartient aux races laitières, et par conséquent vous paierez plus par livre?—R. Assurément; c'est là le seul argument en faveur de l'élevage du bœuf de boucherie, comme je l'entends.

Q. Une autre question que je désire vous poser, monsieur le professeur Barton, est celle qui concerne l'engraissement du bœuf.

M. Sales: Je voudrais bien savoir si l'engraissement de ces bouvillons a été profitable, parce que c'est là la question la plus importante. Vous pouvez nourrir ces animaux leur faire gagner du poids, mais, monsieur le président, je crois que tout ce qui occupe ce comité c'est de savoir si après les avoir nourris et engraissés il nous reste un profit; c'est là le point vital.

Le témoin: Voici comment nous procédons. J'achète les bouvillons sur le marché, dans l'Ouest, à Toronto, à Montréal, ou directement à la campagne. J'achète au meilleur marché possible et je donne des rations aussi peu dispendieuses que possible. Maintenant, le profit que je réalise n'est pas dans le nombre de livres de nourriture que j'introduis dans le corps des bouvillons, mais bien...

M. Sales: Le nombre de livres de bœuf, voulez-vous dire?—R. Non, mon profit réside dans l'augmentation de la valeur du bouvillon à partir du temps que je l'ai acheté jusqu'à l'heure où j'en effectue la vente.

Q. Absolument.—R. J'ai présentement une expédition d'un wagon complet de bouvillons que je suis à engraisser; ces animaux me coûtent 6 cents $\frac{1}{3}$ à Sainte-Anne. Ils ont été achetés sur le marché de Toronto. La nourriture de ces bêtes me coûte environ 22 c. par jour. Je calcule qu'elles font un gain de deux livres par jour, et ce gain représente actuellement une dépense de 13 c. par livre, ce qui excède ce que j'espère obtenir pour ces bouvillons. Sans doute, pour ne rien perdre il faut d'abord que j'obtienne un prix plus élevé pour ces bouvillons. Il y a toujours l'élément spéculatif et commercial dans cette entreprise et vous ne pouvez pas y échapper. Je ne puis pas acheter les bouvillons, les engraisser pour moins d'argent que je ne puis réaliser en les vendant, mais en faisant un placement pour un certain nombre, ou si vous voulez, pour un certain montant pour donner plus de poids à ces bœufs, je pourrai réaliser un prix plus élevé pour la carcasse entière. Si je puis les vendre à un peu plus de 7 c. je ne serai pas en perte. J'espère en obtenir davantage. Et si je peux les vendre à 8 c., je ferai un profit de 1 c. sur toute la carcasse.

L'hon. M. Tolmie: Vous n'appelleriez pas cela un jeu de hasard en industrie animale?—R. Non, je crois que c'est le commerce du bœuf de boucherie.

M. Caldwell: C'est là une distinction subtile.

M. Sales: Professeur, avez-vous au cours de la dernière année. . .

Le président: Je ne saisis pas ce qu'il entend par là. (A M. Sales) Interrogez-le donc pour éclaircir ce point. Vous semblez être au courant de la question.

M. SALES: Il veut dire ceci, monsieur le Président; du moins tel que je le comprends. Il achète ses bouvillons à 1,000 livres. . .

Le TÉMOIN: A 1,080 livres.

M. Sales:

Q. Quel sera leur poids, croyez-vous, lorsque vous les vendrez?—R. S'ils font un gain de deux livres par jour, cela fera 120 livres.

Q. Alors vous aurez 1,200 livres. Maintenant vous avez payé 6½ c.—R. Oui, 6⅓ c.

Q. Vous espérez en obtenir disons 7½ c.?—R. Je devrai vendre à un peu plus de 7 c. pour n'être point perdant.

M. SALES: Maintenant vous voyez, monsieur le Président, que le gain est la différence entre 6½ c. et 7½ c. sur les 1,080 livres qu'il a d'abord achetées de même que sur les 120 livres qu'il a ajoutées. Si le marché le forçait à vendre au-dessous, naturellement il y perdrait.

Le président:

Q. Je croyais que chaque livre de ce gain lui coûtait 13 cents?

Le TÉMOIN: Et vous avez raison.

M. Caldwell:

Q. Monsieur le président, je crois que le point soulevé par le professeur Barton c'est le fait qu'en engraissant ses animaux il augmente la valeur de chaque livre de viande qu'ils possèdent, outre la valeur du poids qu'il leur fait gagner.

Le TÉMOIN: C'est là tout le principe de l'engraissement des races bovines et c'est l'unique base qui vous permettra de réaliser un profit quelconque.

M. Sales:

Q. Voici ce que je désirais vous demander, monsieur le professeur: Au cours des années passées vous avez tenu compte de ce que vous avez déboursé pour ces bouvillons?—R. Oui.

Q. Vous avez tenu également compte du coût de l'alimentation, de la main-d'œuvre, et le reste, et aussi des bénéfics réalisés sur la vente des animaux?—R. Oui.

Q. De sorte que vous pouvez dire au comité le résultat de vos opérations au cours de la dernière année?—R. Je n'ai pas ces données avec moi.

Q. Pouvez-vous nous les obtenir?—R. Oui.

M. Caldwell:

Q. Pouvez-vous nous dire par approximation ce qui en est résulté et si l'entreprise a été profitable ou non?—R. Je crois que dix dollars par tête d'après cette base, constituent un profit raisonnable.

Q. Vous calculez que vous avez réalisé ce montant dans le passé, d'une année à l'autre?—R. Oui, quelques années moins, d'autres fois plus.

Q. $10 par tête?—R. Oui.

Q. Comptez-vous l'intérêt sur les installations?—R. Non.

Q. Alors votre comparaison n'est pas juste en regard de la déposition du professeur Leitch?—R. Non, cet item n'y est pas compris.

M. Elliott:

Q. Si, comme vous dites, il y a un profit de $10 par bouvillon, alors en vue du fait que le nombre moyen des animaux engraissés par un cultivateur d'Ontario sera probablement—disons pour le moment 10 par fermes—cela lui rapportera pour tout son hiver, tout son trouble, tous ses soins et toute son inquétude, rien que $100. Croyez-vous que cela est suffisant?—R. Non, mais il y a un autre aspect

[M. Horace Barton.]

à cette question qu'il ne faut pas, je crois, perdre de vue, c'est qu'il trouve un débouché pour ses produits de ferme par l'intermédiaire de ses animaux qu'il vend: c'est un bon moyen d'écouler ses produits. Je n'encouragerais aucunement l'idée d'engraisser ces animaux à titre d'entreprise commerciale à moins d'avoir en main les produits nécessaires à leur alimentation que j'écoulerais par la vente des bouvillons.

Q. Vous avez parlé de soigner à la grosse?—R. Oui et j'ajouterais du grain, mais le gros fourrage serait la base de l'engraissement.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Est-ce que la valeur du fumier est estimée dans ce profit de $10 par tête?—R. Oui.

M. Caldwell:

Q. Dans votre calcul, monsieur le professeur Barton, tenez-vous compte de l'intérêt sur votre placement d'argent représenté par l'achat de ces bouvillons pour tout le temps que vous les gardez et les nourrissez?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, vu que nous aurons une autre séance cet après-midi à 3.30 nous pourrions ajourner. Il est près d'une heure et nous pourrons nous réunir à 3.30, et si le professeur Barton et le professeur Leitch veulent être assez bons de revenir nous nous efforcerons d'en finir avec eux afin de leur permettre de s'en aller ce soir. Nous serons heureux aussi si le professeur Muir pouvait revenir avec eux.

Le comité est ajourné jusqu'à 3.30 de l'après-midi.

Le Comité spécial nommé aux fins de s'enquérir sur les conditions agricoles s'est réuni à 3.30 p.m., M. McMaster, le président, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Nous allons continuer l'interrogatoire du professeur Barton.

Le professeur H. BARTON est rappelé et interrogé de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant de discuter la question de la production du lait, y aurait-il d'autres questions à poser au sujet de la production du bœuf?

M. Sales:

Q. J'amerais savoir s'il peut y avoir du profit à engraisser des bouvillons pour un fermier ordinaire de l'est et quel profit il pourrait faire?—R. Je ne puis pas vous donner les chiffres exacts, mais je crois qu'il y a de l'argent à faire pour celui qui est placé dans la situation voulue.

Le président:

Q. Qu'entendez-vous par ces mots: "Dans la situation voulue"?—R. Eh bien, je veux dire un homme qui avec l'organisation de sa ferme et le troupeau d'animaux qu'il possède a un excédent de matières alimentaires pour lesquelles il désirerait un marché chez lui. C'est là le grand avantage qu'il y a, je crois. Il s'agit ici de produits difficiles à vendre, le maïs d'ensilage, par exemple, et les gros fourrages secs, peut-être le foin...

M. Hammell:

Q. Ou les légumes?—R. Oui, les légumes. Un homme peut avoir un excédent de cette sorte d'aliments. Il peut y avoir un marché pour son foin mais reste à savoir si ce marché est le meilleur pour lui au point de vue des besoins de sa ferme. L'occasion se présente d'acheter quelques bouvillons, de les engraisser en utilisant la nourriture grossière qu'il a en mains, et n'ayant d'autres débour-

[M. Horace Barton.]

sés à faire que celui de l'argent qu'il donne en les achetant, s'il peut réaliser plus que la valeur raisonnable qui est offerte sur le marché pour son produit, soit $10 par tête, selon mon calcul, tant mieux. Mais il y a toujours un élément de spéculation dans ce genre d'entreprise. Je crois que le docteur Tolmie a appelé cela une spéculation; peut-être a-t-il raison...

L'honorable M. TOLMIE: Permettez-moi de m'expliquer. Nous avions eu la semaine dernière une discussion en Chambre sur les paris de courses et l'on a tant parlé de jeux de hasard de toutes sortes que je voulais simplement savoir si je ne me trouvais pas en présence d'une autre sorte de jeu de hasard.

Q. On pourrait peut-être l'affirmer pour certains cas.

M. Sales:

Q. Monsieur le professeur Barton, lorsque vous serez de retour chez vous, j'aimerais bien que vous nous rédigeriez un état renfermant les données acquises au cours de votre expérience; depuis combien d'années dites-vous?—R. Nous engraissons des bouvillons depuis quinze années, et je puis vous donner les chiffres pour un certain nombre d'entre elles.

Q. Ne parlez pas des années pendant lesquelles les prix étaient au-dessus de la normale; cela ne prouverait rien.—R. Vous avez bien raison.

Q. Ne vous contentez pas de nous donner les estimations minorées; nous voulons savoir la vérité sur cette question, quelle qu'elle soit; et nous vous serons bien reconnaissants si vous pouvez nous communiquer ces chiffres.—R. Je n'ai pas ces données avec moi.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser relativement à la production du bœuf?

M. Elliott:

Q. N'avez-vous jamais fait d'expérience pour connaître le coût d'élevage d'un bouvillon à partir du moment qu'il est né jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de 2 ans $\frac{1}{2}$, alors qu'il sert à la reproduction?—R. Nous avons fait bien peu en ce sens, vu que nous ne nous occupons pas de faire de l'élevage pour le marché du bœuf de consommation.

Q. Par approximation, pouvez-vous nous en donner le coût?—R. Je ne puis pas vous donner des chiffres récents, mais j'ai les chiffres concernant l'élevage des bouvillons avant la guerre, basés seulement sur les frais d'alimentation, et si je me rappelle bien, le coût était d'environ $60.

M. Sales:

Q. Jusqu'à quel âge?—R. Deux ans et demi.

Q. De 1,000 livres environ?—R. Oh, plus pesants que cela.

M. Caldwell:

Q. Pour la nourriture seulement?—R. Pour la nourriture seulement.

M. Sales:

Q. Sans compter l'intérêt?—R. Rien que pour la nourriture.

Q. Rien que pour la nourriture de l'animal lui-même?—R. Oui.

Le président:

Q. Sans compter les soins à lui donner?—R. Non, monsieur. Ce calcul est basé sur la valeur des produits pour lesquels le fermier trouverait un marché facile. Mais pour le maïs d'ensilage et les racines il n'est pas facile de déterminer leur valeur sur le marché ordinaire, alors on leur attribue une valeur d'après leur coût sur la ferme, en tenant compte du coût de production et de la perte en cours d'emmagasinage, et le reste, et nous établissons le coût de l'ensilage et des racines d'après ces données.

[M. Horace Barton.]

M. Sales:

Q. Vous ne pourriez pas établir un prix inférieur?—R. Non.

Q. Cela prouve que le fermier d'au-delà de Winnipeg, qui cherche à produire la même qualité de bœuf, a d'autant plus à débourser pour se placer sur le même pied que le fermier de Québec?—R. Ces chiffres ne sont pas basés sur des expériences étendues, loin de là. Nous avons des données beaucoup plus complètes sur l'élevage des génisses, qui est à peu près de la même nature, et d'après la valeur actuelle de la nourriture il en coûte à peu près la même chose pour élever une génisse de deux ans.

M. Milne:

Q. Votre opinion est qu'il est plus profitable d'acheter un bouvillon que de l'engraisser?—R. Absolument. Qu'un homme me donne un bouvillon à bon marché et je le nourrirai. Je courrai ma chance. C'est le seul genre d'affaire qui me tente. Je ne tiens pas à faire l'élevage d'un bouvillon. Je ne crois pas que j'y ferais un bénéfice.

M. Caldwell:

Q. Nous voulons en arriver au coût depuis le commencement?—R. Je veux qu'un autre que moi en fasse l'élevage.

M. Elliott:

Q. Vous parlez uniquement au point de vue des conditions dans l'est.—R. Précisément.

Q. Croyez-vous que l'éleveur de ce bouvillon, au coût de $60, y trouverait son profit?—R. Oui, peut-être, si sa terre ne coûte pas trop cher.

M. Sales:

Q. Quelle valeur placez-vous sur votre terrain pour arriver au coût de $60 pour un animal de deux ans?—R. La question du terrain n'a rien à faire dans ce calcul parce que la valeur des aliments est inscrite séparément, mais cependant je dirais $100 l'acre.

Q. Vous devez avoir des pâturages?—R. Nous ne mettons pas ces animaux en pâture.

M. Caldwell:

Q. Le calcul est basé sur la nourriture à l'étable seulement?—R. Oui.

M. Elliott:

Q. Non au pâturage?—R. Un peu de pâturage, pas beaucoup.

Q. Si un homme comptait beaucoup sur son pâturage, le coût serait considérablement réduit?—R. Oui, si le terrain est à assez bon marché.

Q. Même si le terrain coûte $100 l'acre?

M. Caldwell: La chose serait impossible.

M. Elliott:

Q. Vous admettrez qu'un terrain qui vaut $100 l'acre nourrira un plus grand nombre d'animaux qu'un autre qui ne vaudrait, disons, que $30 l'acre. Ne croyez-vous pas que la différence dans le nombre de têtes qu'un bon terrain peut nourrir, si on le compare à un pauvre terrain, réduirait le coût de production?—R. Non, je ne le crois pas; la différence dans le nombre ne serait pas assez grande.

M. Caldwell:

Q. Est-ce que le prix du terrain n'est pas plutôt basé sur sa proximité d'un marché que sur sa productivité?—R. Sans aucun doute.

 [M. Horace Barton.]

Q. Un terrain à $100 l'acre près de Montréal pourrait produire moins qu'un autre de $30 l'acre dans l'Alberta?—R. Certainement.

Q. Le prix d'un terrain n'est pas basé sur la productivité autant que sur la situation géographique?—R. Exactement.

M. ELLIOTT: Si on poursuit cette argumentation, M. Caldwell, le prix des terrains aux environs de Toronto et de Montréal est si élevé qu'il est impossible de s'y livrer à l'agriculture avec profit.

M. CALDWELL: Si vous tenez compte de l'intérêt sur votre placement.

M. ROBINSON: Lorsque le terrain est aussi dispendieux, il ne convient plus à l'agriculture, mais plutôt aux fins de construction.

M. Milne:

Q. Croyez-vous qu'avec un terrain valant $100 l'acre vous puissiez produire avec profit en gardant les animaux à l'étable ou au pâturage?—R. Oui, vous pouvez suivre une méthode de production plus intensive sur un terrain de haute valeur, mais je ne crois pas qu'un terrain de cette valeur convienne à l'élevage des bouvillons.

M. Caldwell:

Q. Dans ce cas, le coût des travaux serait probablement triplé—R. Oui.

Q. Et l'élevage à l'étable également?—R. Oui.

Q. De sorte que çà revient à peu près au même?—R. Bien, non, il y a une plus grande différence, je crois.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec la production du bœuf? Monsieur le professeur Barton, je crois que vous êtes bien au fait de la question du lait, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Je m'occupe beaucoup d'industrie laitière.

Le président:

Q. Vous êtes au courant des conditions agricoles dans l'est du Canada? —R. Assez bien.

Q. Dans cette partie du pays, on s'occupe beaucoup d'industrie laitière? —R. Oui.

Q. On s'en occupe certainement dans la province de Québec?—R. Oui.

Q. Voulez-vous exposer vos vues sur les conditions actuelles de cette industrie, sur les faits que comportent ces conditions et sur les remèdes que vous suggérez. Vous pouvez baser vos remarques sur ces trois points, à moins que vous n'ayez songé à une autre procédure que vous préférez suivre?—R. Je n'en ai pas. J'ignorais ce qu'on allait me demander et je n'ai préparé aucune déclaration.

Q. La bouche parle de l'abondance du cœur. Vous êtes au courant de ces choses?

M. SALES: Peut-être que monsieur le professeur Barton pourrait préparer ses notes chez lui et comparaître de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Monsieur le professeur Leitch doit nous donner des chiffres précis. J'ai déjà entendu monsieur le professeur Barton sur ce sujet, et le genre de causerie qu'il nous a donnée à Knowlton convient très bien ici, et nous aurions certaines idées sur ce qui pourrait améliorer les conditions rurales dans Québec.

Le TÉMOIN: Je suis prêt à vous exposer quelques-unes de mes idées concernant l'industrie laitière telle que nous l'avons dans Québec et dans Ontario. Comme vous l'avez dit, nous nous sommes lancés dans cette branche de l'agriculture, ici, malgré l'augmentation de la valeur des terres et du coût de production. La seule chance de salut pour nos gens, aujourd'hui, semble être l'industrie laitière. La vache laitière peut être produite plus économiquement que

[M. Horace Barton.]

tout autre animal de cette catégorie, dans toutes conditions. A l'heure actuelle, nos laitiers sont loin d'avoir la tâche facile. Sans doute, plusieurs facteurs peuvent expliquer ce fait. Je suis convaincu que M. Leitch apportera des chiffres qui analyseront ces facteurs. Je n'en parle que d'une façon générale, tels qu'ils se présentent. Il y a eu, je crois, parmi nos laitiers, tendance à se spécialiser de plus en plus, à ne s'occuper que de la production du lait et à abandonner petit à petit toute autre chose. Je suis d'avis, à tort ou à raison, que le laitier ordinaire a poussé la spécialisation trop loin. Je crois qu'il y a de grands avantages pour le laitier dans cette direction, dans les cas de production intensive; mais la plupart des laitiers n'ont pas poussé la production au point où il serait possible d'en faire une entreprise unique ou même principale, et en abandonnant plusieurs des autres branches de l'agriculture, ils se sont fait tort. En d'autres termes, en s'adonnant uniquement à l'industrie laitière, le cultivateur est devenu de moins en moins capable de subvenir à ses besoins. Un homme se présenta à mon bureau, il y a quelque temps, et me déclara qu'il se trouvait dans une situation précaire; je lui demandai ce qu'il faisait, et il me répondit qu'il s'occupait d'industrie laitière. Il a 28 vaches laitières sur 150 acres de terre et expédie son lait. Il garde deux aides, et bien qu'il puisse vivre, il dit qu'il lui est impossible d'amélorer son sort et s'il lui fallait rencontrer ses obligations, il ne pourrait le faire. Je lui demandai: "Avez-vous autre chose?—Je n'ai pas d'autres animaux," me répondit-il. "Achetez-vous vos chevaux?—Oui, au fur et à mesure que j'en ai besoin.—Vous ne produisez pas de lard?—Non, j'achète mon lard , je n'ai pas un porc sur la ferme.—Avez-vous des poules?—Non, pas une seule." Je mentionne ce fait comme un cas extrême, mais il illustre très bien le principe auquel je veux en venir. "Avez-vous des fruits?—Non,—Avez-vous un jardin?—Non, nous avons un petit potager, mais bien petit; nous achetons même une partie de nos pommes de terre." Cet homme avait tenté de se spécialiser dans l'industrie laitière. C'est un bon exemple, d'après moi, de l'homme qui ne s'occupe que de la vache latière; et, naturellement, avec le travail que demande l'industrie, les soins à donner aux animaux et le reste, il y a tendance à abandonner toute autre chose. Ce cas se rencontre souvent. Maintenant, je ne crois pas que l'industrie laitière telle que nous l'avons, et telle qe nous pouvons espérer l'avoir sur la plupart de nos fermes, puisse seule porter tout le fardeau. Je suis d'avis que nos cultivateurs se sont trop spécialisés et commercialisés jusqu'à un certain point. Je ne désire pas revenir à l'époque des paysans, mais je crois qu'il faudrait viser à la ferme qui subvient à tous ses besoins. Je suis d'avis que le cultivateur ne produit pas assez des choses dont il a besoin, ce qui le dispenserait d'acheter quantité d'articles, même pour ce qui est de la nourriture. Je sais qu'il existe des difficultés. C'est là un des points importants. Maintenant, pour que l'industrie laitière puisse porter tout ce fardeau, à mon avis, il faudrait la développer à un très haut degré. Les vaches que la plupart de nos gens élèvent ne sont pas assez bonnes pour obtenir ces résultats.

Le président:

Q. Puis-je interposer une question? Monsieur le professeur Leitch a dit ce matin, relativement à la production du bœuf, je crois, qu'il fallait d'abord avoir des animaux de choix; que ce point était plus important que celui de la nourriture. Ceci s'appliquerait-il à l'industrie laitière?—R. Absolument.

M. Caldwell:

Q. Davantage?—R. Je le crois. Je suis d'avis que c'est là une des clés de toute la situation.

Q. Dans le cas de ceux qui se spécialisent dans l'industrie laitière, est-ce que l'on s'occupe généralement de l'épreuve du gras?—R. Un grand nombre le font.

Q. Ne croyez-vous pas que c'est là un des points les plus essentiels pour assurer le succès dans l'industrie laitière?—R. Sans doute, avec la qualité de la nourriture et la quantité. Naturellement, on est forcé maintenant de le faire parce que. . . .

Q. En tout, sauf pour la production du fromage?—R. Oui, même dans ce cas, on se base pour l'achat du lait—les fromagers s'occupent plus maintenant du pourcentage de corps gras qu'ils ne le faisaient il ya deux ou trois ans.

Q. Ils en comprennent l'importance maintenant?—R. Oh! Oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez continuer vos remarques, que nos questions ne vous dérangent pas, professeur Barton.

Le TÉMOIN: Bien, les difficultés que je vois dans l'industrie laitière, dans les meilleures conditions, sont d'abord celles du troupeau, ensuite celles de la main-d'œuvre. Aujourd'hui, plusieurs de nos cultivateurs ne peuvent garder un plus grand nombre de vaches. . .

M. Caldwell:

Q. Puis-je poser une question à ce point, monsieur le président? Vous avez mentionné le choix des vaches. Comment ferez-vous le choix si vous n'avez pas l'épreuve du gras?—R. C'est la manière de juger du troupeau.

Q. Ça ne se fait pas en général?—R. Le petit nombre des cultivateurs le font.

Q. Ces derniers réussissent-ils mieux, dans des conditions semblables?—R. Oui, je le crois, mais la plupart des meilleurs hommes. . .

M. Sales:

Q. Je suppose que pour obtenir les vaches, monsieur le professeur, si vous aviez un mot à dire, vous feriez disparaître tous les taureaux croisés?—R. Oui, certainement.

Q. Et vous exigeriez la castration de tous les taureaux croisés?—R. J'irais plus loin, si j'étais libre. Non seulement j'éliminerais les taureaux croisés, mais je passerais les taureaux de race pure en revue et je ferais un choix.

Q. Je visais les taureaux de race de pauvre qualité également.—R. Oui. Je crois que c'est un des points essentiels dans l'amélioration de la race bovine.

Q. Pourriez-vous mentionner autre chose qui améliorerait les troupeaux, pour la production du bœuf ou du lait, aussi rapidement?—R. Non, je suis bien sûr que rien autre chose ne peut produire des résultats aussi importants.

M. Caldwell:

Q. Parce que le taureau constitue la moitié du troupeau, lorsqu'il s'agit de reproduction?—R. Oui, il appauvrit tout le troupeau, s'il ne vaut rien. C'est là la difficulté. Cette doctrine, naturellement, a été prêchée, et on en a tiré partie plus qu'on ne le suppose généralement.

M. Sales:

Q. Croyez-vous qu'il en résulterait de grands inconvénients si ce parlement adoptait une loi relative aux taureaux? C'est-à-dire, serait-il difficile de se procurer de bons taureaux?—R. Non, dans le cas des taureaux non enregistrés; oui, dans le cas des taureaux enregistrés de pauvre qualité. Je veux dire, les taureaux de race pure. Ces derniers constituent une menace, s'ils sont de pauvre qualité, à cause de la confiance que l'on a en eux.

M. Caldwell:

Q. C'est un être qui obtient de l'argent sous de fausses représentations?—R. Exactement, et très probablement il cause le plus de tort là où il produit le plus d'effet.

Q. Avec les meilleures vaches?—R. Tout juste. L'autre taureau se rencontre dans sa propre classe, mais lorsque vous introduisez un taureau de race dans une classe qui lui est supérieure. . .

Q. Vous voulez dire dans l'aristocratie?—R. Exactement. Le taureau de race pure est un aristocrate. Tous les sujets qui possèdent des lettres de créance ou des recommandations sont éligibles, quelle qu'en soit la qualité.

M. Sales:

Q. Vous croyez que la grande difficulté ne se trouve pas chez l'homme qui se sert d'un taureau de pauvre qualité, mais consiste à persuader l'éleveur d'animaux de race que son troupeau n'est pas aussi bon qu'il se l'imagine?—R. C'est là la grande difficulté.

Un des MEMBRES: Pourriez-vous suggérer un remède?

M. SALES: La contrainte seule.

Le TÉMOIN: C'est un gros problème.

M. Caldwell:

Q. Si le gouvernement adoptait cette mesure, il faudrait instituer l'épreuve du gras, car sans cette épreuve, comment pourriez-vous choisir les lignées de forts producteurs? Si le gouvernement adopte une loi à l'effet que seuls les taureaux provenant de forts producteurs doivent être employés.—R. C'est à cela que nous visons actuellement, mais il faut recueillir une somme de données considérable.

Q. Vous ne pourriez défendre l'emploi de taureaux enregistrés sans avoir d'abord établi l'autre point?—R. Non, il vous faut établir la base de la sélection.

M. McKay:

Q. Est-ce qu'une lignée de bons producteurs continuera à donner de bons sujets si la reproduction est sagement conduite?—R. Très probablement; les résultats diffèrent un peu.

Q. Que suggérez-vous pour l'amélioration de la vache laitière? Que devrait faire le gouvernement?—R. Bien, il est difficile de suggérer ce que le gouvernement pourrait faire. Il y a le procédé. . .

Q. Le gouvernement d'Ontario fournit, je crois, des étalons dans toutes les parties occidentales de la province, sous le contrôle du gouvernement?—R. Tout juste.

Q. Suggéreriez-vous une mesure de ce genre?—R. L'élimination des taureaux métis par législation, si vous voulez, et la sélection de taureaux de haute qualité par tous les moyens possibles. Il se fait beaucoup de travail dans ce sens actuellement dans Ontario, comme vous le savez.

M. Hammell:

Q. J'allais dire que le gouvernement d'Ontario s'occupe spécialement de cette question aujourd'hui et prête des taureaux aux associations d'éleveurs.—R. Exactement. C'est le cas, je crois, pour ce qui est des animaux de race. Les résultats s'en feront sentir immédiatement, bien qu'indirectement, dans tous les troupeaux, mais la grosse majorité de nos animaux de race aujourd'hui ne sont pas assez bons. Et la question se pose, comment allons-nous les améliorer? Mon avis à ce sujet est celui-ci: il faudra beaucoup de temps pour y arriver, comme en toute chose d'ailleurs, mais la situation est telle qu'il nous faut en venir à établir une classe beaucoup mieux sélectionnée que la classe des animaux de race pure. Ceci, je crois, s'est fait dans d'autres pays.

[M. Horace Barton.]

Le président:

Q. Où, monsieur le professeur?—R. En Hollande et au Danemark et dans les pays scandinaves.

M. Sales:

Q. Suggéreriez-vous un régistre généalogique donnant la production de ces animaux enregistrés?—R. Peut-être puis-je m'expliquer mieux comme suit. Voici ce que je désirerais savoir aujourd'hui relativement à tous les animaux de race pure de ce pays; quels sont les sujets ou les lignées de telle race qui sont susceptibles d'améliorer nos troupeaux? Tous ne le sont pas. Je veux faire la sélection de l'élite de cette race s'il est possible. Cette sélection tiendrait compte de la production, comme vous dites, et aussi du sujet, car vous ne pouvez ignorer ce point. Ceci se rapporte au type, plus important peut-être que la forte production, car c'est la meilleure garantie que nous ayons pour la reproduction. En d'autres termes, certaines lignées et familles et certains sujets de telle race se distinguent sous ces rapports. Maintenant, s'il était possible d'isoler ces derniers, et de les distribuer dans les environs, ils serviraient de source pour l'amélioration des troupeaux en général. C'est ce qui se fait plus ou moins au hasard. Vous avez divers types sans rapport entre eux. Il existe une demande pour les sujets d'exposition, mais quelle garantie de valeur cela donne-t-il? Nous avons ensuite les sujets dont la production est connue. Un éleveur choisit son type et sa garantie tandis qu'un autre tente de réunir ces trois types et dit "voici ce qui constitue mon troupeau"; il n'existe aucune donnée officielle sous ce rapport. Il y en a sur la production.

M. Sales:

Q. Avez-vous une idée sur les moyens à prendre pour résoudre le problème? —R. Comme je l'ai dit, je ne crois pas que l'on puisse le faire dans un court délai, mais je crois—naturellement, il est possible de faire ces choses dans des pays comme la Hollande et le Danemark qu'il est beaucoup plus difficile de faire ici, vu notre situation et le fait que nous avons un plus grand nombre de races, plus dispersées, et le reste,—mais je crois que le travail que le gouvernement fait actuellement, le travail d'orientation, nous met sur le chemin qui nous conduira sûrement à de meilleurs résultats que la seule compilation de données sur la production. Je crois que c'est là le point de départ.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le professeur, je crois que le comité est intéressé à connaître la manière de procéder adoptée en Hollande et au Danemark.

M. SALES: Oui, c'est ce que j'allais suggérer.

Le TÉMOIN: Bien, leur méthode, comme je l'ai dit, serait d'application difficile ici; d'abord, leurs sujets ne peuvent être enregistrés à tout âge, comme dans notre pays. Il faut qu'un animal ait atteint un certain âge avant d'être ou de pouvoir être enregistré. C'est là la condition. Il ne peut être enregistré sans avoir passé une inspection.

M. SALES: Naturellement.

Le TÉMOIN: Nos sujets sont enregistrés sans inspection.

M. SALES: C'est ce qu'on devrait faire.

Le TÉMOIN: Ils ont ajouté ensuite l'enregistrement, et plus tard, en procédant par l'inspection et par l'analyse des enregistrements, ils ont fait un choix des meilleurs taureaux, ils commencèrent avec trois je crois, à qui on accorda des certificats du gouvernement.

Le PRÉSIDENT: A quelle race appartenaient-ils, à la race Holsteins?—R. Oui. C'étaient des taureaux primés. Ce fut une aubaine pour les propriétaires de ces taureaux.

[M. Horace Barton.]

M. Sales: Je ne saisis pas bien. Vous dites "des taureaux primés"?—R. On les désignait ainsi, si je me rappelle bien. Je n'ai pas relu cette littérature depuis quelque temps.

M. Hammell:

Q. Il leur faut subir "l'examen du service civil"?—R. Oui, c'est bien cela. Nous n'avons pas cet examen pour l'enregistrement. C'est un point faible dans notre pays. Pour le progrès, nous ne comptons que sur l'éducation. Je n'achèterais pas un animal de race simplement parce que ce dernier est enregistré, pas plus que ne le ferait tout éleveur intelligent qui connaît la valeur d'un taureau de race pure.

M. Sales:

Q. Revenez à ces taureaux primés.—R. Ces taureaux se trouvèrent placés sur un piedestal; conséquemment, leur service était à prime, et on leur accorda, si je me rappelle bien, un boni à condition qu'ils fussent placés à certains endroits pour le service. Il fallait se conformer à certains règlements pour obtenir cette prime du gouvernement. On commença, comme je l'ai dit, avec un noyau de trois taureaux. D'abord, on se trouvait à isoler ce que l'on considérait comme le maximum de qualité, et ensuite on se trouvait à encourager le plein développement de ces matériaux, et, troisièmement, il était possible d'en contrôler l'usage en certains endroits. Maintenant, tout se résume à une idée. Je crois que le temps viendra où nous aurons quelque chose de semblable dans ce pays. A l'heure actuelle, voici un homme à qui nous disons qu'il devrait acheter un taureau de race pure. Nous disons qu'il devrait faire usage de bons taureaux. Nous nous accordons à dire que c'est le secret de l'amélioration, et il nous répond, "mais où vais-je le prendre et que dois-je acheter"; à un grand nombre, l'enregistrement ne dit rien. Plusieurs ignorent la différence entre la formule de demande et le certificat d'enregistrement; alors, pour ces gens, que peut signifier l'enregistrement? Ce que l'éleveur a de mieux à faire pour baser son choix, et malheureusement sa situation ne lui permet pas d'en tirer tout le profit possible, parce qu'il fait la plupart de ses achats à de longues distances, est d'acheter un taureau qui provient d'une bonne vache, aussi bonne qu'il peut l'obtenir, d'après la production et les certificats. Il n'a que ces deux alternatives. En Ecosse, le succès de l'éleveur d'Ayrshires, je crois, pour ce qui est du taureau, est dû au fait que ce dernier est acheté lorsqu'il provient d'une bonne vache, et l'éleveur qui achète le taureau voit la vache avant de conclure l'achat. Si vous allez à une vente, vous voyez chaque taureau accompagné de sa mère. Vous ne voyez pas cela très souvent ici.

Le président:

Q. Je suppose que les Ecossais croient que les fils tiennent plus de leur mère que de leur père?—R. C'est là-dessus qu'ils se basent.

M. McKay:

Q. Est-ce que la mère serait enregistrée?—R. Oui, monsieur.

Q. Que pensez-vous d'avoir un taureau enregistré et de le faire servir à toutes les vaches métisses des environs comme on le voit si souvent au pays?—R. Bien, c'est là la seule manière d'améliorer la race métisse.

Q. Cela se pratique partout dans l'élevage des chevaux. En Angleterre, toutes les juments de pauvre qualité sont saillies par un cheval des environs et vous n'avez jamais d'animaux de choix.—R. Je crois que le propriétaire d'un taureau ou d'un cheval peut facilement régler ce point.

M. Sales:

Q. Je me rappelle qu'avant de quitter l'Angleterre, nous avions ce que l'on appelait la 'Hunter's Improvement Society," qui faisait exactement ce dont

[M. Horace Barton.]

monsieur le professeur a parlé. On faisait un choix d'un certain nombre d'étalons pur sang, jugés par les autorités du gouvernement, et on leur accordait une prime de £100; placés dans certains districts, ces chevaux ne pouvaient saillir que des juments approuvées et inspectées. Les résultats en furent merveilleux, monsieur le président. D'après les remarques de monsieur le professeur, je comprends que l'on fait un choix des animaux pour la production du bœuf et que l'on va les faire saillir par ces taureaux primés.—R. Naturellement, les distances ne sont pas grandes.

Q. De cette façon, on a amélioré la race considérablement?—R. La différence entre ce système et le nôtre se trouve dans le fait qu'ici c'est une entreprise privée, tandis que là-bas, c'est un mouvement officiel.

Le président:

Q. Savez-vous quelles mesures on a prises en Hollande pour permettre aux éleveurs en général de tirer profit de ces taureaux primés?—R. Je l'ignore.

Q. Il faudrait les vendre à un prix raisonnable?—R. Je crois que ce sont des taureaux réservés à une haute classe. On les a fait servir à la plus haute classe d'animaux et de là, vers les autres. On a fait plus d'un pas, je crois, vers l'éleveur commercial proprement dit.

M. Sales:

Q. Nous avons touché un si grand nombre de sujets que peut-être, nous vous avons entraîné en dehors de votre argumentation. Pourriez-vous reprendre vos remarques?—R. Bien, j'avais l'intention de développer trois idées, de fait; l'une était que le cultivateur doit se subvenir à lui-même. Il me semble que si je devenais fermier demain, avec l'industrie laitière comme base première,—comme, je le suis indirectement,—je viserais à rendre ma ferme indépendante à un aussi grand nombre de points de vue que possible, avec, si vous voulez, l'industrie laitière comme occupation première. Le second pas, je crois, serait d'obtenir un troupeau de haute qualité, puis, d'en tirer le plus fort rendement possible. Aujourd'hui, nos laitiers n'obtiennent pas la plus forte production en lait. L'exploitation se trouve, je crois, dans une large mesure, dans la question de la main-d'œuvre.

M. Elliott:

Q. Une question sur le point que vous soulevez. Quels moyens suggérez-vous au comité pour diminuer le coût de production du lait, par exemple?—R. Diminuer le coût de production? Je crois que, peut-être, la chose est impossible directement sur un grand nombre de fermes, mais on peut le faire dans une certaine mesure sur plusieurs directement, et sur d'autres, indirectement. La nourriture entre pour beaucoup dans le coût de production du lait. C'est de là qu'il faut partir.

M. Brethen: Mais procurez-vous une bonne vache d'abord?—R. C'est là une partie de l'outillage. C'est de là que je suis parti. Il faut des vaches de fort rendement—je souligne ce point car il est important. Pour moi, c'est le point de départ dans l'industrie laitière en général, si on veut améliorer nos troupeaux.

M. Caldwell:

Q. Notre objet est de découvrir ce que le gouvernement peut faire.—R. Je le sais.

Q. Maintenant, le point le plus important est, je crois, d'avoir un troupeau de haute valeur. Recommanderiez-vous que le gouvernement s'en occupât en nommant des hommes qualifiés pour faire l'inspection des vaches quant à la production du gras, de sorte que l'éleveur sache quelles sont ses meilleures vaches? Est-ce que cela permettrait à l'éleveur d'avoir l'appareil et de faire

[M. Horace Barton.]

l'épreuve lui-même? Le sujet qui donne le plus fort rendement n'est pas toujours le meilleur à l'épreuve?—R. Ce service existe déjà.

Q. Jusqu'à quel point?—R. A tout point, pour ceux qui veulent s'en servir. Pour l'éleveur de races croisées comme pour celui de races pures. La base est différente dans chaque cas. Dans le cas de l'éleveur de races pures, il a le rendement enregistrés qui lui permet de faire l'épreuve de sa vache. Il ne lui en coûte rien, sauf la pension de l'homme. Naturellement, il va le rencontrer à la gare et l'y ramène. C'est la seule dépense.

Q. Je puis dire que nous avons eu ce service pendant un été au Nouveau-Brunswick, et on l'a abandonné; nous ne pouvons plus l'avoir.

L'hon. M. TOLMIE: Un troupeau de race pure?

M. CALDWELL: Oui, et plusieurs troupeaux de races croisées ont subi l'épreuve du gras en même temps. Nous prenions des échantillons que l'on envoyait à un point central pour l'épreuve.

Le TÉMOIN: Vous faisiez l'élevage de troupeaux de vaches croisées de commerce. C'était un centre d'industrie laitière et vous aviez le service de la division d'industrie laitière, mais le rendement enregistré est organisé pour les éleveurs de races pures, pour ceux qui désirent inscrire leurs animaux au concours de rendement.

M. Caldwell:

Q. La chose n'est pas pratique. C'est ce que je veux faire remarquer. Il ne s'agit pas d'une chose dont bénéficient celui-ci et celui-là, mais d'une chose qui soit à l'avantage de toute l'industrie. Si le gouvernement nommait des hommes qui iraient faire l'épreuve du lait, pour s'assurer de la qualité dans tel centre, ne serait-ce pas une méthode plus économique? C'est ce que nous avons essayé au Nouveau-Brunswick. Un homme recueillait les échantillons et les portait au point central pour l'épreuve. Je ne puis comprendre pourquoi on a abandonné un service aussi apprécié. Ceci permettait aux éleveurs de se défaire de vaches qu'ils avaient cru très bonnes. Ils découvrirent que leur lait ne contenait pas de gras.

Le TÉMOIN: Cela se fait encore. Il peut y avoir un motif local dans chaque cas. Je sais que cela se fait encore dans Ontario et dans Québec.

M. Caldwell:

Q. Quelles sont les conditions; a-t-on fixé un certain nombre de vaches pour obtenir ce service?—R. Il faut une organisation, qui est le centre d'industrie locale. Je ne puis vous donner les règlements de mémoire.

Q. Croyez-vous que c'est un point important pour l'amélioration des conditions?—R. Certainement.

Q. Par exemple, dans la réduction du coût de production?—R. Oui.

Q. C'est un point important?—R. Oui.

Q. La question de la nourriture vient ensuite?—R. Oui.

Le président:

Q. De bonnes vaches, une bonne nourriture, et ensuite quel est le troisième point que vous voulez souligner?—R. Le maximum de rendement.

M. Caldwell:

Q. Pour notre partie du pays, les Provinces maritimes, nous ne pouvons récolter le blé-d'Inde, vous ne pouvez faire de l'ensilage.—R. Récoltez de l'avoine, des pois et des légumes.

Q. Vous recommanderiez ces choses pour l'ensilage?—R. Certainement.

Q. Quelle en serait la valeur comparée à celle du foin, la valeur d'un ensilage d'avoine, de pois et de légumes?—R. Naturellement, la diminution dans le volume est très élevée, la valeur serait d'environ un à trois.

Q. En valeur réelle comme nourriture?—R. Oui, approximativement.

[M. Horace Barton.]

M. Elliott:

Q. Monsieur le professeur Barton, d'après vos remarques, je comprends que dans le but de réduire le coût de production vous conseillez au fermier d'éliminer d'abord les vaches qui ne donnent aucun profit?—R. Oui.

Q. Ceci lui permettrait de mieux nourrir ses bonnes vaches, réduirait la somme de travail et conséquemment réduirait de beaucoup le coût de production?—R. Oui. Si nous avions la perfection, toutes les vaches métisses du pays seraient gardées d'après leur production. Je voudrais que l'on tînt compte de la production de chacune.

M. Caldwell:

Q. Comme pour les vaches de races pures?—R. Le meilleur jugement est basé sur les faits.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Il y en a de 4,000 livres maintenant?—R. Oui. Cela semble impossible, nous devons avoir un bon nombre d'animaux improductifs.

M. Caldwell:

Q. Pour toutes les vaches croisées?—R. Ou, pour toutes les vaches laitières.

Q. Les vaches des établissements d'industrie laitière comprises?—R. Oui.

L'hon. M. Tolmie:

Q. Que devrait être la production?—R. Je n'aimerais pas à compter sur moins de 6,000 livres. Cela ne semble pas élevé, mais si vous prenez la production commerciale, vous trouverez que c'est assez bon.

M. Sales:

Q. Jusqu'à quel chiffre pouvez-vous aller, quel chiffre a-t-on atteint dans votre département?—R. Naturellement, nous avons plusieurs races.

Q. Mais pour un seul sujet?—R. Je dirais, pour donner une idée, que celui qui obtient de 8,000 à 10,000 livres en moyenne a atteint un haut degré; c'est-à-dire dans les circonstances actuelles.

Le président:

Q. Que font vos plus forts producteurs? Quel est le record obtenu à Ste-Anne?—R. Nous avons une vache qui donne actuellement un record de 16,000 livres.

M. Sales:

Q. Elle n'a pas été nourrie comme le fermier ordinaire nourrit ses animaux?—R. Non, monsieur, mais elle a produit du lait à bon marché en tenant compte de notre système.

M. Caldwell:

Q. Elle a été nourrie scientifiquement?—R. Elle a été nourrie économiquement.

Q. C'est ce que signifie l'expression "nourrie scientifiquement"?—R. Peut-être.

Le président:

Q. Monsieur le professeur Barton, avez-vous étudié la question de l'expédition du lait aux grands centres, et considérez-vous que le laitier reçoit sa juste part du prix que paye le consommateur; avez-vous étudié ce point?—R. Oui, j'ai eu à m'en occuper.

[M. Horace Barton.]

Q. Pourrions-nous obtenir vos vues sur ce point?—R. Le fermier ne semble pas retirer la plus grosse part du prix que paye le consommateur. La question de la distribution du lait est importante, c'est un commerce très bien organisé, et nos distributeurs prétendent, naturellement, qu'ils ne peuvent faire cette distribution à meilleur marché; le coût de distribution à Montréal est plus élevé que ce que reçoit le producteur.

Q. Que reçoit le producteur à Montréal, vous rappelez-vous?—R. Il reçoit 20c. net.

Q. C'est-à-dire 5c. la pinte. Que payent les consommateurs de Montréal?—R. Environ 12c. la pinte.

M. Sales:

Q. Cela veut dire 5c. livré à Montréal par le producteur?—R. Le producteur reçoit 20c. net.

Q. De quelle distance apporte-t-on ce lait?—R. C'est là un point faible de la situation, on le fait venir de trop loin, tous se lancent dans l'industrie laitière, on expédie le lait à Montréal dans un rayon de 150 milles peut-être.

Q. Le producteur reçoit 5c. net; quel en est le prix de production?—R. Je ne pourrais fournir les chiffres exacts, M. Leitch pourra peut-être donner le renseignement. J'ai ma propre manière de voir, cependant.

Le président:

Q. Qu'en pensez-vous, quel est le coût de production?—R. Je crois que le lait lui coûte à peu près ce qu'il reçoit.

Q. Sans compter le travail?—R. En faisant entrer tous les facteurs.

Q. Si le fermier porte son lait à la fromagerie la plus rapprochée, que reçoit-il?—R. Ceci ne s'applique qu'à la saison d'été seulement.

M. Caldwell:

Q. Je désire poser une question à ce point. Dans les Provinces maritimes, nous ne sommes pas outillés pour ce travail. Nous n'avons pas même de beurreries. Que peut faire un éleveur dans ces conditions?—R. Dans ce cas, à mon avis, il faut vous occuper de culture mixte; ne songez pas à l'industrie laitière comme spécialité, diversifiez votre système.

Q. Il vous faut élever des porcs dans ce cas?—R. Tout juste. Les revenus de l'industrie laitière dans ce cas dépendent du profit que vous allez retirer de votre lait écrémé, et vous pouvez y ajouter certaines récoltes de commerce. Des pommes de terre peut-être, des pommes, ou autre chose, mais je crois qu'il vous faut adopter un système plus diversifié.

M. Sutherland:

Q. Si vous vous trouviez dans une certaine partie du pays où vous avez de bons pâturages et où vous pourriez expédier votre lait à une beurrerie pas trop éloignée, vous pourriez espérer un profit comme partout ailleurs?—R. Certainement. Je crois que vous êtes assez bien situé.

M. Hammell:

Q. Avez-vous une idée du coût de production dans les cas où les fermiers expédient leur crème seulement? Dans la circonscription que je représente, c'est là la pratique générale; on expédie généralement la crème, sortant de l'écrémeuse, à Toronto. Que pensez-vous de cela, avez-vous des renseignements à ce sujet?—R. Je crois que le lait doit coûter moins, dans ces conditions.

M. Caldwell:

Q. Parce qu'il reste le lait écrémé?—R. Oui.

Q. Et les fermiers ont une autre industrie?—R. Oui, et leurs terres coûtent moins cher et les dépenses fixes sont moins élevées.

M. Hammell:

Q. Je dirais que c'est là la principale industrie du district actuellement?—R. Je conseillerais dans ce cas à peu près la même chose que pour les provinces maritimes, c'est-à-dire la culture mixte.

Q. Ce système élimine une foule de petits travaux sur la ferme et donne satisfaction?—R. Oui; il faut, je crois, un homme qui connaisse bien les animaux pour tirer le plus grand profit de ce produit du lait. Je pense en ce moment à un homme que je connais intimement, qui ne travaille pas sur une grande échelle, mais qui réussit très bien. Il expédie sa crème à Ottawa. L'an dernier, il a vendu pour $1,000 de porcs, et le seul argent qu'il a dépensé pour ces derniers a été le prix de deux tonnes de son. Il a nourri ces animaux avec du lait écrémé et quelques acres de blé-d'Inde qu'il a récolté à cette fin. En passant, je dirai que c'est là ce que j'appelle une ferme qui se suffit à elle-même. Nous avons permis au silo, si bon qu'il soit, je crois, de nous conduire trop loin, et nous avons trop compté sur lui. Cet homme a trouvé moyen de cultiver deux ou trois acres de blé-d'Inde et la différence dans le coût de production de son lard a été énorme. Il a retiré $1,000 l'an dernier et environ le même montant l'année précédente.

M. Caldwell:

Q. Avez-vous déjà cultivé la navette pour les jeunes porcs?—R. Oui, certainement. Tout cela se rapporte à la même idée. Je ne crois pas que l'élevage des porcs paye. Il vous faut acheter toute la nourriture qu'ils consomment et je ne vois pas de profit.

Q. Mais avec le lait et la navette vous pouvez les élever pendant deux ou trois mois?—R. Avec du lait ou du petit-lait et un pâturage.

Q. Je veux dire le lait écrémé?—R. Le lait écrémé ou le lait de beurre. Le petit-lait et la navette et un pâturage quelconque.

Q. Achèteriez-vous un pâturage de navette et le diviseriez-vous en sections?—R. Oui, certainement. La difficulté se trouve dans le fait que beaucoup de terrains ne sont pas clôturés.

M. Munro:

Q. Quelle est la valeur comparative du trèfle et de la navette pour les jeunes porcs?—R. Les expériences ont démontré dans certains cas que le trèfle donnait les meilleurs résultats, dans d'autres, la navette. Personnellement, je crois la différence bien petite. Je crois que l'un devrait aller avec l'autre. Vous avez une pièce de trèfle de bonne heure au printemps, suivi d'une pièce de navette. Je crois que vous avez là une chance d'un profit appréciable sur une étendue de terre comparativement petite.

Le président:

Q. Il y a quelques années, il m'est venu l'idée que les fromagers devraient avoir un champ considérable de profits dans la fabrication des fromages fins. Je suis sous l'impression, à tort ou à raison, qu'il existe dans la ville de New-York un marché considérable pour ces fromages. On en importe des quantités énormes de la Suisse et d'autres pays d'Europe. Qu'est-ce qui empêche nos fromagers d'exploiter ce champ? Je crois que nous fabriquons un Cheddar aussi bon que les autres. Pourquoi nos fromagers ne tournent-ils pas leur attention vers les fromages fins et ne tirent-ils pas profit de ce marché?—R. Rien ne les en empêche. Nous pouvons certainement fabriquer les fromages fins. C'est une question d'économie si on la compare à la fabrication des fromages ordinaires. Il s'en fabrique un peu, et quelques producteurs s'en occupent privément.

[M. Horace Barton.]

Q. Avez-vous fait des expérience en ce sens à Macdonald?—R. Oui, nous avons fabriqué une assez bonne quantité de fromages fins.

Q. Avec quel succès?—R. Avec un assez bon succès. Il existe un marché important, il est vrai, mais il faudrait le développer. Par exemple, la question de la distribution pour les variétés qui ne se conservent pas est un problème. Mais nous avons pu vendre les fromages fins à un assez bon prix.

Q. Vous savez qu'à Oka il se fabrique des fromages fins délicieux, mais je suppose qu'on a tout le marché dont on a besoin?—R. Le travail ne coûte pas grand'chose et c'est un facteur important.

Q. C'est un monastère, et les moines fabriquent le fromage pour la gloire de Dieu, comme on dit?—R. Il y a une suggestion que je pourrais faire et je la donne pour ce qu'elle vaut. Je ne suis pas un spécialiste en fromage, loin de là, mais j'imagine que notre marché local est susceptible de grands développement. Je serais fortement porté à critiquer la variété de fromage que nous fabriquons, à ce point de vue. Je ne parle qu'en qualité d'observateur et de consommateur sur ce point. Je ne crois pas que la variété de fromage que nous produisons convienne à ce marché. Nous avons besoin de diversité dans la variété et dans la grosseur. Je crois que la pratique justifie cela, car que désire le consommateur qui ordonne un fromage? Il désire un fromage petit et de préparation spéciale s'il peut l'obtenir. Je ne puis fournir de données, mais nos gens ne mangent pas autant de fromage qu'ils le devraient.

Q. Vous êtes d'avis que les fromages devraient être fabriqués plus petits?—R. Je crois qu'on pourrait le faire. Cela répondrait aux besoins. Mais je ne veux pas passer pour spécialiste en l'espèce.

M. Sales:

Q. C'est bien cela. J'aimerais acheter un fromage de la même grosseur et du même poids que celui que nous avons dans les vieux pays, le Stilton d'environ huit livres. Je n'en achèterais pas d'autre.—R. C'est ce que nous fabriquons au collège et la demande est constante.

M. Hammell:

Q. Ne serait-il pas utile de faire de la réclame?—R. Je crois que oui.

M. Sales:

Q. Votre province est-elle bien pourvue de beurreries et de fromageries?—R. Oui.

Q. Les transports ne sont pas trop longs?—R. Oui, mais ces distances sont de plus en plus grandes à cause du commerce de la crème.

Q. On expédie la crème dans les villes au lieu de la porter aux fabriques locales?—R. Oui, les fabriques ont toujours l'ennui des commerçants de lait frais.

Q. Les profits doivent être plus grands, autrement le commerce n'existerait pas?—R. C'est là la grande difficulté. Les autres fabriques se trouvent davantage réduites et le problème devient plus difficile.

Q. Si l'on expédie le lait à Montréal dans un rayon de 150 milles à 5c. la pinte et si le prix de production est de 5c., ceux qui portent leur lait à la fabrique locale doivent perdre de l'argent, car ils doivent recevoir moins encore?—R. Ils expédient à la ville pendant l'été et le fromager doit réduire le coût de production. Je parle de ceux qui expédient leur lait en hiver au prix de cette saison.

Q. Vous avez mentionné les prix d'hiver. Est-ce que 5c. la pinte est le prix d'hiver?—R. Oui.

Q. Le prix d'été serait encore moindre?—R. Probablement. Le prix d'été n'est pas fixé encore, que je sache.

Q. Mais ils sont plus bas?—R. Oui, d'ordinaire. C'est du bel argent comptant. Malheureusement, il y a encombrement. Prenons Montréal: j'ignore leur nombre, mais je sais qu'il y a quelque douze comtés qui expédient à Montréal, plus encore, 20 comtés probablement, et Ontario est sur le même pied que Québec. Ces comtés s'occupent de nombre de choses en sus de l'industrie laitière, et voilà qu'au moment même où les conditions des prix sont belles à Montréal et que ces gens quittent le hâlage du bois et pensent à s'approvisionner pour l'hiver, l'industrie qui parle à leur imagination est la vente de la crème et du lait et ils s'engagent dans cette industrie. Je pourrais citer deux comtés en état d'approvisionner Montréal facilement.

Q. Avez-vous en vue le danger de la surproduction?—R. Je parle des conditions de l'industrie laitière.

M. Hammell:

Q. Ce danger n'existe pas dans l'industrie du lait. Vous prétendez que le commerce du lait enrichit son homme. Mais êtes-vous d'avis que l'expédition de la crème soit d'aussi bon rendement?—R. Non.

M. Caldwell:

Q. Elle représente pour la ferme plus de sous-produits?—R. C'est vrai, vous devez comprendre que les sous-produits de la crème ne sont pas aussi rémunérateurs que le lait.

M. Sales:

Q. Et que va-t-il arriver une fois que tous les fermiers de Québec auront en mains ces bonnes vaches à fort rendement?—R. Le lait va se vendre à meilleur compte.

Le PRÉSIDENT: Nos gens boiraient plus de lait si ce dernier se vendait moins cher et si la qualité en était meilleure.

M. SALES: Et on achèterait plus de fromage.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas que le témoin fût obligé de revenir devant nous et par ailleurs je sais que le professeur Leitch a des données à nous soumettre.

M. Elliott:

Q. Avant d'en finir avec ce témoin, je désirerais poser une question. Vous avez avancé que pour faire de la culture une affaire payante, il faut qu'elle puisse subvenir à ses propres besoins?—R. C'est bien cela.

Q. Devons-nous en inférer que la culture ne peut se faire sur des bases commerciales?—R. Je n'irais pas jusqu'à dire que c'est impossible, mais la chose comporterait de multiples difficultés.

M. Munro:

Q. Croyez-vous la chose possible dans nos conditions de vie actuelles?—R. Je n'en ai encore vu aucun exemple.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup d'avoir bien voulu témoigner.

Le professeur A. LEITCH est rappelé et questionné de nouveau.

M. Caldwell:

Q. Je désirerais revenir à la question du bœuf. Dans le coût de revient de production du bœuf, vous faites entrer $927 à la rubrique des frais de main-d'œuvre?—R. Oui.

Q. Et vos calculs arrivent à un déficit de $460?—R. Oui.

Q. Ne vaudrait-il pas mieux déduire cette somme des recettes du fermier? Vous avez déclaré que le fermier recevait 26c. de l'heure, alors qu'en réalité il retirait moins de 13c.?—R. C'est bien cela qu'il aurait fallu faire, mais avant même que de savoir ce qu'il était advenu de la ferme, il nous a fallu adopter des données arbitraires.

Q. Pour les fins du dossier, nous désirons connaître les faits mêmes. Nous ne vous demandons pas de les habiller de considérations étrangères, et je suis d'avis qu'il vaudrait mieux que ce que vons nous direz soit dénué de tout hors-d'œuvre?—R. Je me demande si je puis adhérer à votre façon de voir, car ces fermes ont donné $927, cependant l'homme a dépensé plus qu'il n'a reçu.

M. Robinson:

Q. Cette perte est-elle occasionnée par la main-d'œuvre?—R. La ferme elle-même est étrangère à l'affaire; le sujet a tout simplement dépensé plus qu'il n'a gagné. Il a dépensé plus qu'il n'était justifié de le faire en escomptant le rendement de sa terre.

M. Caldwell:

Q. Les $927 constituent une partie de ses recettes?—R. Oui.

Q. Et les $420 qu'il n'a pas recouvrés. Je désire faire la lumière en ceci. Il importe, vous en conviendrez, de mettre, en regard du déficit, cette somme afin d'en inférer ce qui lui restait personnellement.—R. Non, le déficit provient de ce qu'il a dépensé plus que sa terre ne pouvait lui rapporter. Ses dépenses personnelles pour l'année ont été plus considérables que sa ferme ne l'y autorisait. Sa terre a rendu suffisamment par rapport à la main-d'œuvre ($880 pour cette rubrique), mais ce ne fut pas encore suffisant, car les dépenses ont été de $460 en excédent.

Q. Prétendez-vous que son train de vie a été extravagant?—R. Non.

Q. A-t-il fait des acquisitions inutiles?—R. Les fermiers n'achètent généralement rien d'inutile.

Q. Etes-vous d'avis qu'il se trouvait dans l'exploitation des choses inutiles? Ne s'agit-il pas ici de choses indispensables à la vie?—R. Non, car nous avions bien soin de ne pas choisir des terres par trop grevées.

Le président:

Q. L'affaire me paraît claire. La terre a rapporté quelque huit cents dollars? —R. Exactement $927.

Q. La terre a rapporté à son maître $927 en salaires, salaires versés pas nécessairement rien qu'en espèces; on pouvait faire des prestations en nature aussi bien qu'en espèce. Mais enfin c'est bien le chiffre de rapport de la terre?—R. Oui.

Q. D'un autre côté se trouvent les dépenses du fermier; or on a vu que ces dépenses dépassaient de $400 les disponibilités de la terre soit en nature, soit en espèces?—R. Oui.

Q. Donc le fermier a puisé d'autant sur son capital?—R. Oui.

Q. Ces données n'affectent pas les chiffres de ce qui fut le rapport de la terre soit en nature, soit en espèces; on n'y peut trouver que le coefficient dérivé des disponibilités de la terre et du train de vie de l'exploitant?—R. Exactement.

M. SALES: Cela ne me donne pas satisfaction, monsieur le président. Ne pourrions-nous pas obtenir le chiffre exact du rapport de la terre, à savoir ce que son maître en a obtenu en la cédant?

Le PRÉSIDENT: Pardonnez-moi de vous couper la parole un instant, c'est qu'on me semble aborder la question sous un faux angle. En effet le professeur était à nous dire non ce que la terre rapportait en nature mais bien l'écart entre

[M. Archibald Leitch.]

les dépenses du fermier et les recettes de la ferme, que celles-ci fussent en nature ou en espèces.

Le TÉMOIN: C'est cela.

M. Sales:

Q. J'ai ici les notes: $267 pour la maison et $769 pour l'aménagement et les services?—R. Oui.

Q. Je désirerais savoir en outre le chiffre des ventes faites par le fermier?—R. Je ne sache pas que les données définitives brutes de ces fermes apparaissent dans mes notes.

Q. Vous établissez le coût de la main-d'œuvre à 26 cents de l'heure. On peut toujours établir les chiffres que l'on veut et arriver à une perte, ce que je désire savoir est ce que l'on a vendu à même les revenus de la terre.

M. ROBINSON: Je ne vois pas comment ceci puisse affecter en rien la main-d'œuvre. On peut gagner 56 cents de l'heure dans une fabrique et dépenser 60 cents.

M. CALDWELL: Cependant ces dépenses sont tirées de l'exploitation de la ferme.

Le PRÉSIDENT: Voilà où, messieurs, vous faites fausse route, à mon sens. Le témoin établit l'écart entre les dépenses de l'exploitant de la ferme et ses recettes, qu'elles soient en nature ou en espèces.

M. CALDWELL: Je soutiens, cependant, monsieur le président, que nous sommes dans la bonne voie si l'on veut entendre qu'il s'agit ici d'effets d'habillement pour la famille, car il faut bien se vêtir si l'on veut travailler. Peut-on l'entendre en ce sens?

Q. Pourquoi ces dépenses?—R. Les dépenses qui se sont chiffrées à $1,222?

Q. Oui.—R. Effets d'habillement, achats d'habits, de viande, tout ce qui devait servir aux besoins personnels. Rien de cela n'a trait aux dépenses faites sur la ferme.

Q. Est-ce bien là la situation, professeur, qu'il a été consommé et produit sur la ferme $796?—R. Oui, monsieur.

Y. On a dû vendre à même la ferme pour $927 pour défrayer le coût de la main-d'œuvre?—R. C'est cela, monsieur. Les recettes moyenne brutes de ces fermes, si ma mémoire est fidèle, arrivent aux environs de $3,000.

M. Sales:

Q. On a dû sur cette somme prendre $898 pour rencontrer les intérêts sur le troupeau. Cela nous amène à $2,621. Ce chiffre est venu de la terre et une part a été consommée, une autre part écoulée, si vos données sont exactes?—R. Oui, mais on a tiré plus que cela de la terre car on a obtenu exclusivement des ventes au comptant pour le troupeau de bœufs, $1,600 par année.

Q. Vous ne nous avez pas fourni les chiffres des ventes?—R. Oui, je l'ai fait. Voici ce que je vous ai fourni: rien de ce qui a trait aux recettes de la terre, exploitation ou frais d'administration, mais bien ce que la terre a rapporté à son maître, toutes dépenses payées. On a compté $927 pour main-d'œuvre, $898 pour les intérêts, à part toutes les dépenses courantes.

Q. Parfait. Faisons un peu de lumière. Vous ne croyez pas possible à un fermier de descendre au-dessous de $1,222 pour ses dépenses personnelles?—R. Au contraire, c'est possible.

M. GARDINER: Ce n'est pas ce qu'il a dit.

Le TÉMOIN: Il devra s'y résoudre l'an prochain. La situation est celle-ci: à elles seules, les récoltes de l'année close le 1er mai 1921 n'ont pas suffi à garder au fermier son ancien train de vie.

[M. Archibald Leitch.]

M. Sales:

Q. Maintenant, pour tout dire en un mot, il faut que le fermier réduise son train de maison?—R. Réduire son train de maison ou augmenter le rendement net de sa terre.

M. Caldwell:

Q. Ou encore diminuer les frais d'exploitation?—R. Oui, soit diminuer les frais d'exploitation, soit augmenter ses recettes, soit enfin restreindre son train de maison. L'un ou l'autre, car c'est là son unique source de revenus.

Le président:

Q. Ou augmenter les profits ou restreindre les dépenses?—R. Oui.

M. Elliot:

Q. Professeur Leach, en tenant compte de vos déclarations sur les dix-sept fermes et sur le résultat final, qu'avez-vous à conseiller sur les moyens à prendre pour améliorer la tenue de ces termes relativement à la mise de fonds, au capital? —R. La recommandation que je pourrais faire entrerait nécessairement dans le champ des choses possibles. Je ne recommanderais pas que l'on entreprît l'éducation du fermier sur la nécessité d'un train de vie plus convenable. Je recommanderais plutôt ce qui peut se faire tout de suite. L'un des pires ennuis du fermier de nos jours, et surtout dans ces districts, consiste dans la hausse des taux de transport du bétail sur pied. Car le fermier est d'ordinaire soumis à trois tarifs de fret, et ceci est vrai surtout pour le district de l'Ontario-ouest où l'on achète du bétail pour la boucherie. Il existe un tarif de transport valant du point de départ où se trouve l'éleveur, ou commerçant, ou producteur à Toronto; un autre tarif de Toronto à la ferme de pâturage où le bétail est engraissé, enfin un dernier tarif pour le retour à Toronto qui est le marché. *Grosso modo,* si l'on prend la moyenne des distances à couvrir et l'échelle actuelle du tarif de transport, (en tenant d'abord compte du lieu de provenance du bétail), on arrivera quelque part entre $7 et $16 par tête, pour les trois tarifs combinés. Or, à part le fourrage pris sur la ferme, c'est là la dépense individuelle la plus considérable que comporte la production du bœuf gras. Le chiffre en est trop élevé pour le rendement, c'est du moins trop demander pour ce que cette industrie est en état de supporter. Maintenant je suis indécis, comme on le comprendra, sur ce que pourrait être la politique nationale...

Le PRÉSIDENT: N'hésitez pas un instant, monsieur. Vous êtes ici pour nous faire profiter de vos lumières. Nous vous demandons de nous éclairer.—R. Je vais alors parler franchement. La chose est ouverte à la discussion. L'un de nos chemins de fer demande des recettes pour lui permettre de se maintenir sur une base de 10 pour 100. Un autre chemin de fer devrait avoir des recettes encore plus élevées pour faire face au déficit. Nous souffrons d'une pléthore de chemins de fer au Canada. Il n'est pas opportun de se demander qui en est responsable. La faute en est à tout le monde, fermiers et autres. Ce surcroît de chemins de fer a été tout particulièrement lourd à porter au fermier, ou encore au producteur, dont l'article de consommation est d'une valeur intrinsèque minime. L'expansion indue des chemins de fer dont les auteurs responsables sont chez les fermiers aussi bien que dans les autres classes du pays, et dont ceux-là doivent porter le fardeau comme les autres citoyens, a de son côté servi à augmenter la surproduction temporaire, du fait qu'elle a contribué à faire ouvrir dans l'ouest, et garder en culture, un plus grand nombre de fermes que ne le réclamaient les conditions économiques mondiales. Et puis dans les années d'abondance où les prix étaient élevés, nous n'avons pas, en tant que nation, permis aux chemins de fer d'augmenter leurs taux de transport suffisamment pour leur permettre d'amasser cet excédent de recette auquel toute entreprise légitime a droit aux époques d'inflation

en vue de faire face à la déflation. Nous n'avons rien autorisé en ce sens. C'est notre faute, fermiers et le reste de la nation. Nous avons autorisé des augmentations quand la chose s'imposait. La dernière augmentation sérieuse du tarif de transport, soit 40 p. 100, a pris effet du 30 septembre 1920, quand il ne restait plus rien nulle part, et il nous a fallu supporter cette augmentation des taux à une époque où les chemins de fer auraient dû pouvoir subsister grâce à un excédent accumulé pour parer à la déflation. Il faut admettre que les déficits ainsi créés devront se combler. On a raison de maintenir le Pacifique-Canadien sur la base de 10 pour 100. La chose peut se discuter mais pour moi j'y vois une justification. Il nous faut liquider la situation en tant que peuple, mais comment? Va-t-on imposer le cultivateur, ou adopter une taxe générale dont le cultivateur devra porter sa part comme le reste du pays? Mon avis personnel est celui-ci: Il n'est pas juste de faire porter cet énorme fardeau des chemins de fer au cultivateur qui est le principal producteur au pays. L'agriculteur, le marchand de bois et peut-être le mineur sont ceux sur qui pèse le fardeau parce que leurs produits n'ont qu'une valeur intrinsèque minime, sous un volume considérable.

Le fermier doit porter sa part du fardeau, mais il convient de répartir la tâche équitablement sur tout le pays au lieu de la laisser retomber dans toute son énormité sur une seule classe de producteurs. Or je ne vois qu'un moyen d'y arriver, c'est d'égaliser davantage le poids à porter par le pays entier au lieu de concentrer l'effort sur le cultivateur qui, même sous les plus heureux auspices, ne réalise pas de profits comparables à ceux des autres industries. L'état de nos chemins de fer n'est pas la faute exclusive du cultivateur, c'est celle de tout le pays.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous prouver cet avancé que l'agriculture, dans les circonstances les plus favorables, ne constitue pas une entreprise payante?—R. Elle n'a jamais payé et ne le pourra jamais.

Q. Vous convenez alors, professeur, que dans tout le cours de l'histoire de l'humanité, l'homme adonné au labourage du sol et soumis à des heures de travail plus longues que les autres a retiré moins d'avantages que n'importe qui?—R. C'est la vérité crue, cependant cet état de choses est inhérent à la culture.

Le président:

Q. Cela se peut. Y a-t-il quelque raison qui démontre cette vérité, si vérité il y a?—R. Je voulais dire ceci, et je désire que mes paroles soient bien comprises. Placée sur la base sordide du dollar, l'agriculture n'a jamais été et ne sera jamais payante. Elle ne peut l'être parce que toujours l'on donnera davantage pour la terre, terre à culture ou terre à bâtir qu'elle ne pourra rendre en profits réels nets, car seule de toutes les propriétés que le monde possède, elle ne peut jamais augmenter de prix; et puis elle est censée augmenter de valeur et ces augmentations futures entrent toujours dans son prix actuel d'achat. C'est là une particularité de la terre.

M. Caldwell:

Q. La terre se vend sur sa valeur potentielle?—R. Toujours, parce que c'est le seul placement qui ne se détruit pas, ne disparaît pas et ne se consume pas, l'unique placement qui donne, dans l'esprit de son détenteur, du prestige à celui qui l'acquiert.

Le président:

Q. Dans l'esprit du détenteur?—R. Oui. La possession de la terre, est un désir naturel à l'humanité, qu'il faut bien admettre. L'une des raisons qui font

que dans tous les temps l'agriculture n'est pas payante dans la mesure où d'autres industries le sont, c'est qu'il y faut plus d'heures de travail, qu'il n'en faut dans d'autres occupations, pour arriver à un profit égal, et ce à cause de sa sécurité et de sa stabilité, à cause aussi du fait qu'il existe une tendance générale à donner davantage pour la terre que n'autorise son rendement net; et pour cette raison on ne peut comparer l'agriculture à aucune autre entreprise au point de vue du profit à en retirer.

M. Sales:

Q. Revenons à la question de la terre, (si vous n'y avez pas d'objection)? Vous avez déclaré que l'on avait dans l'ouest ouvert les terres à un mauvais moment économique, ou quelque chose comme cela. J'oublie vos propres paroles. Qu'avez-vous dit en réalité?—R. On a ouvert des terres plus tôt qu'on n'aurait dû le faire pour des fins de permanence.

M. Caldwell:

Q. Ce qui a amené une surproduction?—R. Oui, temporaire. Je ne parle pas du temps de guerre mais des années qui ont suivi 1920, par exemple.

M. Sales:

Q. Qu'arriverait-il si nous réussissions à amener une immigration très considérable en vue de peupler une bonne partie des terres de l'Ouest?—R. Mon avis sur une amélioration future est qu'avant de voir les effets d'une augmentation de production du fait d'une politique quelconque d'immigration, notre sous-consommation (je n'aime pas à prononcer le mot surproduction, car ce n'est pas ce que nous voyons actuellement dans le monde; le mot est bien sous-consommation) notre sous-consommation temporaire sera partiellement guérie. Elle le serait, même au cas où nous aurions je n'oserais pas dire une "politique d'immigration sans restriction"—je ne crois pas que semblable politique soit jamais souhaitable, mais plutôt une politique d'immigration sagement conçue pour les circonstances, et une augmentation de production subséquente. Je suis d'avis qu'il se peut que le monde revienne à une consommation reposant sur une base un peu plus normale.

M. Caldwell:

Q. Et cela dans un certain avenir?—R. Oui, mais pas l'an prochain ni dans deux ans.

Le président:

Q. N'est-il pas vrai, professeur, que si l'Europe trouvait à faire son plein d'alimentation et l'argent voulu pour faire ses paiements, la question de surproduction ne se poserait pas au pays?—R. Aucun doute là-dessus.

M. Caldwell:

Q. Cela aussi est réservé à un avenir vague?—R. Oui, tant que les pays d'Europe n'auront pas de gouvernement stable, l'état de choses va se perpétuer.

M. CALDWELL: Je désirerais poser une question avant que de quitter la rubrique des taux de transport.

Q. Vous avez mentionné trois taux de fret relativement au bétail de boucherie dans l'Ontario. Possédez-vous des données pour les Provinces maritimes?—R. Non; pour l'Ontario seulement. J'ai préparé une statistique pour l'"Union du cheptel de l'Est canadien" que l'on a communiquée à la Commission des chemins de fer en juin 1921.

M. CALDWELL: Puis-je ici faire quelques brèves observations, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. CALDWELL: Les conditions des Provinces maritimes sont pires et de beaucoup que celles de l'Ontario pour les choses du transport. Nous ne possédons dans les Provinces maritimes ni abattoirs ni entrepôts frigorifiques pour notre bœuf, et surtout dans les mois d'été. Il nous faut expédier tout à Montréal et payer les frais de transport si nous voulons bénéficier des avantages de l'abattoir et de l'entrepôt frigorifique. On nous réexpédie alors notre bœuf dans des wagons frigorifiques à un tarif très élevé (en sus du premier transport à Montréal), ce qui fait que les éleveurs de chez nous ne peuvent se rembourser des frais d'élevage, abstraction faite du travail de la surveillance. Malgré que nos fermiers ont fait la culture spécialisée des pommes de terre dans une bonne partie du pays, ils s'adonneraient volontiers à l'élevage s'ils voyaient jour de pouvoir rencontrer leurs frais. C'est à peu près tout ce que je puis vous dire pour le présent.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous aborder la question du lait?

Le TÉMOIN: Je possède des données assez à jour sur cette question.

Le président:

Q. Pardonnez-moi de vous interrompre, mais je désirerais, avant de vous voir retourner chez vous, soumettre au greffier du comité quelques-uns des tableaux que vous détenez afin de les insérer dans notre rapport si nous le jugeons opportun.—R. Fort bien, monsieur. Pour l'exercice clos en mai 1921, mes données proviennent de dis-sept établissements du comté d'Oxford choisis sur la même base que les dix-sept fermes de Duffrin...

Le président:

Q. De quels comtés parlez-vous?—R. Du comté d'Oxford. C'est notre château-fort ontarien de l'industrie laitière.

Q. Peuplé par une population économe?—R. Oui. Les laitiers sont naturellement économes. Il le faut bien. Le coût moyen comprenant l'ensemble des frais en numéraire, la valeur intégrale des fermes de pâturage, arrive à environ neuf cents dollars, exactement $948 pour le fermier ordinaire, y compris la main-d'œuvre, un intérêt de 5 p. 100 sur l'achat des vaches, sur les dépendances et le matériel afférent à l'industrie. Le coût moyen pour l'année close en mai 1921 a été de $2.70 le cent livres.

M. McKay:

Q. Et quel a été le pourcentage de gras de lait?—R. Environ 3.5 p. 100. On le vend à peu près tout à l'état nature.

Le président:

Q. Avez-vous dit $2.76?—R. $2.70 le cent livres.

Q. Pour du lait contenant 3.5 p. 100 de gras?—R. Environ 3.5, oui. Et ce lai a été écoulé pour une petite partie à Toronto à l'état nature pour le reste, on l'a dirigé sur les fabriques de lait condensé ou les fromageries à un prix moyen de $2.70, plus exactement $2,703 cents. La vente du lait a à peine couvert le coût de production qui comprenait un profit de 5 p. 100 sur la mise de fonds et 26c. l'heure pour le travail personnel du producteur.

Le président:

Q. Me pardonnerez-vous de vous interrompre? Vous dites bien 5 p. 100 de profit sur la mise de fonds?—R. Oui.

Q. De fait, pouvait-on acheter une hypothèque de 5 p. 100 sur une ferme à l'époque?—R. Non, pas à l'époque.

M. SALES: C'était 8 p. 100.

M. CALDWELL: Ce n'est pas 5 p. 100 de profit, mais bien 5 p. 100 d'intérêt.

Le TÉMOIN: Oui, pour les vaches, les dépendances qui les abritaient, et les édifices servant à l'industrie du lait.

Q. Cela ne va pas avec le lait?—R. L'intérêt sur le pâturage, cependant la récolte prise sur l'étendue cultivée égalise les intérêts. Quant à l'année close en mai 1922, je puis dire que le coût a été de $1.95. Il y a eu réduction de 75c. Le prix moyen obtenu a été de $1.83. Il reste à établir un chiffre approximatif pour l'année close en mai 1923, vu qu'elle n'est pas encore expirée. Si l'on prend les chiffres du matériel pour les deux années de récolte précédentes, et que le prix actuel ne varie pas ou varie peu, j'oserais porter le coût de la production à environ $1.70; de plus s'il n'y a pas de changement dans les prix des deux mois suivants, la moyenne sera de $1.65.

M. Sales:

Q. Encore au-dessous du coût de revient?—R. Oui. On n'aurait pas 5 p. 100 d'intérêt pour 1922 et 1923.

Le président:

Q. Mais, professeur, dans tout ceci vous portez au compte de la fabrication du lait la pleine valeur des récoltes servant à nourrir le troupeau?—R. Oui, pour produire le lait.

Q. Et, de cette façon, le fermier peut arriver à encaisser un profit?—R. Tous les profits possibles issus des récoltes sur cette base de prix.

M. Caldwell:

Q. Quelle a été la base pour les prix de la récolte?—R. La cote des produits de la ferme, c'est-à-dire la moyenne du cours, ou ce que le fermier aurait pu obtenir pour sa marchandise sur la ferme.

Q. Avez-vous quelque indice que le prix d'écoulement de cette récolte constituait le cours?—R. Oui, nous avons les données relatives à chaque récolte de la ferme.

Q. En deux mots, ce serait le prix de vente des grains?—R. C'est cela. Cependant ce ne serait pas le prix pour l'ensilage de blé d'Inde, ce serait à peu près l'équivalent des céréales. Et faisant corps avec le coût se trouvent les intérêts sur la terre. Cela constitue un profit pour le producteur.

Q. A quel taux?—R. Au taux de 5 p. 100, monsieur.

Q. Qui ne couvrirait pas les intérêts?—R. Au début de notre entreprise en 1917, nous avons tablé sur une base de 5 p. 100 sans jamais nous en départir, malgré l'inflation des taux d'intérêt, malgré aussi leur déflation commençante actuellement; pour les fins uniques d'étude nous avons conservé l'échelle arbitraire de 5 p. 100.

Q. Au point de vue de l'exactitude stricte, vos données ne seraient pas justes. Il est impossible d'emprunter à 5 p. 100, pas même à 6 p. 100?—R. Il est possible d'emprunter à 6 p. 1000 pour des fins de culture, mais pas pour un an, je veux dire pour 1920. Il serait impossible d'emprunter de la banque à 6 p. 100 pour d'autres fins, par exemple pour acheter du bétail.

M. Munro:

Q. Quel serait le prix moyen de ces terres à culture?—R. Disons $95 l'acre.

Le président:

Q. Avez-vous autre chose à nous dire sur la question avant de passer aux détails?—R. Je désirerais faire une déclaration. Sur tous les modes de culture qui se pratiquent dans l'Ontario, c'est l'industrie laitière qui a fait meilleure figure, tout ce temps de déflation. Les chiffres que je vous ai fournis valent pour la pire année close en mai 1922, qui a suivi l'année déficitaire de 1921. Cette année a amené des pertes évidentes de 12c. le cent livres, ce qui est

[M. Archibald Leitch.]

légèrement au-dessous des intérêts et semble indiquer que cette industrie a résisté plus facilement que toute autre industrie.

Et maintenant je ne vois pas ce que je puis avoir à ajouter si ce n'est que je serais disposé à endosser les déclarations du professeur Berton sur les tendances vers une spécialisation stricte de l'industrie laitière. Pour la moyenne du fermier engagé dans l'industrie du lait, la spécialisation dans la production du lait est une aventure risquée. La chose est du domaine des experts. Celui qui est doté d'une certaine habileté, acquise ou héritée, pour faire rendre énormément le cheptel par voie de sélection de sujets pur sang et qui sait en tirer bénéfice, celui-là devrait confiner ses efforts à la spécialisation de production du lait, mais la proportion de ces sujets est très faible. Lors de notre deuxième inspection du comté d'Oxford où sont disséminées 437 fermes, nous n'avons rencontré que 20 sujets dignes d'entrer dans cette catégorie.

Le PRÉSIDENT: Moins de 5 p. 100?—R. Oui, tous gens qui ont jugé profitable de se spécialiser. Et sur l'ensemble, sans en excepter un seul, nous en avons rencontré qui obtiennent un rendement de 66 p. 100, soit les deux tiers de leur revenu, de leur troupeau laitier, le dernier tiers provenant de toutes autres sources: vente de la récolte, élevage des chevaux, moisson, et ces gens ont fait une moyenne de $500 par année de plus que le spécialiste strict qui cependant avait un meilleur troupeau en main.

M. Caldwell:

Q. Et ces 20 personnes ont jugé avoir tiré un succès de leur entreprise?—R. Oui, parce qu'ils ont fait plus d'argent que tous les autres.

Q. Mais en moyenne?—R. En moyenne, à tout prendre et même avec les 20 experts, d'où qu'ils viennent, certains n'étaient pas exactement des spécialistes, mais y compris les 20 qui ont pu réussir par la spécialisation, ces gens ayant pu tirer assez de profits de leur troupeau) nous avons constaté que les fermiers qui ont tiré la moitié de leur revenu de l'industrie laitière ont obtenu un rapport moyen de $861. Je veux dire la somme retirée de leur propre labeur en y faisant entrer les intérêts et tout. Le fermier qui a obtenu du lait les deux tiers de son revenu a encaissé $1,485. C'est donc $600 de plus sur une ferme de même superficie. Les fermiers qui ont tiré de 90 à 100 p. 100 de leur revenu de l'industrie du lait seulement, ont encaissé $986, soit légèrement plus que les autres fermiers de la région, bien qu'ils aient eu en mains des vaches qui rendaient $134 en moyenne.

Q. Et quelle était la superficie moyenne de ces fermes?—R. 113 acres. Ce chiffre est l'étendue moyenne de l'ensemble des 400 fermes. Or, chez ces gens qui retirent les deux tiers de leur revenu de l'industrie laitière et réussissent à en faire un succès avéré, les vaches n'étaient pas tout à fait aussi bonnes laitières que celles des experts spécialisés qui ont réussi à obtenir du lait 90 p. 100 de leur revenu. Les vaches ont donné moins de lait chacune dans la proportion de $26, et cependant et en raison de la diversité de leurs entreprises et des autres sources de revenus qui ont pu s'incorporer avantageusement dans l'industrie du lait (cette condition constituant, en somme, l'épreuve définitive), ils ont retiré tout près de $500 par année de plus pour la même somme de travail dans l'année, bien que leur troupeau n'ait pas été aussi bon.

Le président:

Q. Et ces gens n'ont pas à travailler plus que les détenteurs de vaches pur sang?—R. Non. Il est même possible qu'ils aient moins à faire que le spécialiste de l'industrie laitière pour garder le troupeau dans les meilleures conditions de rendement durant les douze mois entiers.

Q. Et le coût du fourrage dans tout cela, professeur? Je veux parler de la proportion à établir entre le producteur qui a obtenu disons 50 p. 100 et celui

[M. Archibald Leitch.]

qui a obtenu presque 100 p. 100 de rendement?—R. Pour ce qui est du coût du fourrage, le producteur qui se spécialise le plus strictement a à faire les achats les plus considérables pour sa ferme, mais le coût de ce fourrage par année, (je ne sache pas qu'on en ait jamais fait le calcul réel) serait à peu près dans la proportion du lait vendu à la livre.

Le président:

Q. Professeur Leitch, avez-vous jamais étudié la question des profits obtenus par les fermiers fournisseurs de lait aux villes par rapport aux prix payés par le consommateur des villes?—R. Nous avons justement commencé cette semaine à étudier les conditions des divers établissements laitiers de l'Ontario, mais ce n'est que lundi que nous nous y sommes mis. J'ai fait une étude générale de la chose en mettant mon plan de travail à pied d'œuvre, et j'ai recueilli les profits des compagnies laitières là où je l'ai pu. Quelques-unes d'entre elles constituent des entreprises publiques comme la laiterie municipale de Toronto, nommée dans le travail; or sachant assez exactement la quantité de lait qui a passé par leurs mains, je puis dire que pour ce qui est de Toronto les distributeurs de lait font affaires avec une très faible marge de profits.

M. Hammell:

Q. Savez-vous quelque chose de la Laiterie des Fermiers (Farmers' Dairy) de Toronto?—R. Oui. Je puis déclarer généralement que la situation des laiteries de Toronto est celle-ci avec la marge de 5½ ou 6c. entre ce que l'on verse au fermier et ce que l'on exige du consommateur, les profits n'atteignent pas un demi-cent de la pinte.

Le président:

Q. Ce chiffre peut constituer, pour l'année, un revenu assez coquet sur le capital?—R. Oui. Pour ce qui est de la Laiterie municipale, elle a distribué son dividende courant de 8 p. 100 avec en sus une indemnité allant dans les 15 p. 100 ou à peu près, mais la marge a été très faible par rapport au rendement par pinte.

M. Caldwell:

Q. Cette firme est très considérable?—R. Oui. Quant aux petites entreprises, je sais qu'elles ont un sort difficile, à peine assez pour subsister.

Le président:

Q. Quel est le chiffre versé aux fermiers producteurs pour la consommation et quel est le chiffre exigé des consommateurs de Toronto?—R. Les fermiers retirent, en chiffres ronds, $2 net du cent sur la ferme, la même chose qu'à Montréal, et le prix de vente du lait est de 17 bons d'une chopine pour un dollar.

Q. Et cela fait pour une pinte?—R. Près de 12c. Les fermiers, actuellement, obttiennent un peu plus que 5c. net de la pinte, plus légèrement au-dessus d'un cent pour frais de transport, rail ou camion, pour la laiterie. On peut porter à 6c. la marge de profits réalisés.

M. Sales:

Q. Où en arrive-t-on avec cette marge de 6c.?—R. La plus grande part entre dans le coût de la distribution, coût réel en espèces.

M. Caldwell:

Q. N'est-il pas de fait que l'on verra souvent trois voitures de distribution étrangères l'une à l'autre dans la même rue et en même temps?—R. Oui; il existe probablement une certaine somme de chevauchement illégitime et la société se trouverait mieux de voir cet état de choses disparaître.

[M. Archibald Leitch.]

Q. Il existe à l'infini des agences de distribution à Toronto?

M. HAMMELL: Deux, seulement, on peut dire.

Le TÉMOIN: Elles sont 47 à Toronto, mais deux seulement, je crois, vendent à elles seules 67 p. 100 du lait distribué.

M. Milne:

Q. Les distributeurs sont au nombre de 47?—R. Oui.

Le président:

Q. Et la vente est pour deux d'entre elles?—R. Bien près des deux tiers du lait.

M. Caldwell:

Q. Ne serait-il pas possible d'économiser sur les frais de distribution en combinant le tout en une unique agence de distribution?—R. L'affaire est épineuse. Je n'aimerais pas répondre à la question. La concurrence effectuée entre ces deux compagnies a fait plus pour la bonne distribution du lait à Toronto que nulle autre personne que je sache.

M. Caldwell:

Q. Et cependant, il en coûte 6c. la pinte pour la distribution?—R. Ce chiffre semble justifié en bonne partie par le coût réel en espèces de la distribution.

Le président:

Q. Les bouteilles constituent un facteur très sérieux?—R. Oui; une bouteille peut valoir 10c. et elle ne servira que 22 fois.

M. Sales:

Q. Quelle proportion de cette somme, professeur, de ces 6c est née directement de la course sur l'immeuble et de l'inflation de la valeur des terres? Quelle est la proportion de ces frais généraux pour les distributeurs, là où leurs établissements se trouvent situés?—R. Cette proportion serait fort minime. Leurs frais les plus considérables viennent du coût même de leur établissement, de la pasteurisation, du refroidissement, de l'embouteillage et des réparations aux voitures de livraison.

Q. A votre sens, il n'y a pas, apparemment, beaucoup à compter sur une réduction de ce chiffre de 6c.?—R. Le meilleur espoir que l'on puisse caresser consiste à réduire une bonne part de ce chevauchement effectué dans la livraison; je veux parler des cas où il se trouve un certain nombre de voitures de livraison sur la même rue. On arrivera par là à des relations intimes et harmonieuses entre les agences distributrices.

Q. La centralisation de toutes ces industries dans une grande ville unique a eu pour effet de changer l'ancien état de choses alors que l'un pouvait choisir tel emplacement et tel autre un autre un autre emplacement, ce qui permettait aux fermiers des environs d'en profiter. Or, cette centralisation en une ville unique de toutes nos industries va-t-elle nous amener une quasi carence de production?—R. Impossible de répondre à ceci, car s'il y a eu du déchet, de l'inefficacité et des problèmes sociaux du fait du rassemblement de la population dans les grands centres, il est hors de conteste qu'il s'est effectué d'un autre côté des économies de production et de transport. Ces villes se trouvent à des points stratégiques en matière de transport et autres, et je ne vois pas que personne soit en état de résoudre cette question.

[M. Archibald Leitch.]

M. Caldwell:

Q. Dans ce cas, comment expliquer qu'une lieuse coûte trois fois le prix d'il y a dix ans, et de même pour la voiture ?—R. Avant 1916, on avait les lieuses à bon marché pour cette raison que l'on centralisait en un unique établissement monstre la production de ces appareils. On économisait du chef du chiffre considérable des affaires. Cela compensait et davantage pour les hauts prix, la hausse du prix des terres et autres difficultés qui ont surgi. Ce fut le cours naturel des événements, je crois. Avant la guerre on avait des lieuses à bon compte et la chose eût continué n'eût été la guerre.

Q. Vous dites que ces instruments étaient bon marché à cause de la concentration de la fabrication; la chose vaut encore aujourd'hui?

M. HAMMELL: Je crains que nous nous éloignions de la question du lait.

M. CALDWELL: Non, nous sommes à traiter la question de la production.

Q. Je me rends compte, professeur, que nous vous mettons dans une situation assez difficile. Si vous ne voyez pas jour d'y pouvoir répondre, je ne pousserai pas plus loin.—R. Vraiment, je ne saurais vous répondre; je sais qu'on obtient une économie du fait de la concentration et que d'autre part il en sort du déchet.

Q. Cela permet aussi à des coalitions de monopoliser l'industrie?—R. Oui, c'est probablement là un des maux de notre société, et cependant s'il eût été avantageux ou économique de persister à produire dans des centres moins populeux, on aurait continué à le faire.

M. Sales:

Q. Je ne veux pas parler nécessairement de petits centres. Prenez, par exemple, l'industrie de M. Ford. Elle est assez importante pour s'installer n'importe où et elle constitue une entreprise fortement spécialisée. Si vous l'amenez en dehors des limites d'une grande ville où se trouve réunie une population dense, ne croyez-vous pas qu'il y aurait avantage?—R. Oui, particulièrement pour la population agricole, car alors les produits de la terre seraient amenés directement à la table du consommateur.

Q. Et si les chemins de fer se montraient à la hauteur de leur tâche, l'entreprise n'en souffrirait nullement?—R. Non, si l'entreprise se trouvait installée dans un centre bien situé pour les commodités du transport; mais voilà, les producteurs qui entreprennent la construction de ces établissements ne voient pas la chose sous cet angle; ils sont disposés à s'installer dans une ville où ils trouveront des conditions de transport aussi idéales que possible et où la main-d'œuvre est abondante.

M. HAMMELL: Pour ce qui est de la distribution du lait, puis-je faire une proposition, à savoir que nous entendions des gens comme M. Hughes, de la Laiterie des Fermiers (Farmer's Dairy) de Toronto, ainsi que d'autres qui sont dans la même situation.

M. SALES: Et l'Ottawa Dairy, ici même à Ottawa?

Le TÉMOIN: Vous avez ici à Ottawa le système de distribution le mieux agencé de toutes les villes du Canada. Cette distribution se fait sur une marge excessivement étroite dans cette ville.

M. SALES: De qui s'agit-il?—R. De l'Ottawa City Dairy.

Le président:

Q. Et quelle est la qualité de l'approvisionnement?—R. La qualité du lait produit sur la ferme?

Q. Non, vous parliez d'Ottawa?—R. Elle peut se comparer, je crois, favorablement à celle de Toronto.

[M. Archibald Leitch.]

M. Hammell:

Q. Il y a autre chose. Ottawa est une petite ville si on la compare à Toronto, et cette dernière ville serait plus représentative. Nous pouvons entendre M. Hughes?—R. Oui, ou M. Northgrave, de la City Dairy.

M. Sales:

Q. Vous savez que le ministère de l'Agriculture conseille à nos gens de l'Ouest de se livrer à la culture mixte sur une grande échelle. Si la chose se pratique sur un pied assez développé nous aurons la concurrence de l'Ouest pour le beurre et le fromage et surtout pour le beurre. Quel en sera le résultat?—R. Dans les conditions présentes de qualité de l'approvisionnement de beurre, l'effet ne peut être autre que de faire baisser les prix.

M. Hammell:

Q. Quant à notre excédent pour l'exportation?—R. Cet excédent ne peut vraiment concurrencer, pour la qualité, le produit du Danemark et de l'Australie.

Le président:

Q. Nous ne fabriquons pas d'aussi bon beurre que l'Australie?—R. Non.

M. Caldwell:

Q. Nous n'avons pas de classement?—R. Les trois provinces de l'Ouest fabriquent un produit qui est tout à l'honneur de ce pays, mais Ontario et Québec fabriquent un beurre qui est à notre honte.

Q. Et les Provinces maritimes?—R. Je l'ignore.

Le président:

Q. Professeur Leitch, fournissez-nous les raisons de notre déchéance dans la production du beurre et indiquez-nous les remèdes à apporter.—R. Jusqu'à il y a deux ans, nous ne fabriquions pas assez de beurre en Ontario pour rencontrer la demande domestique, et du jour où nous en avons fabriqué à peu près suffisamment, ou encore pas tout à fait assez pour la consommation domestique, les prix ont été rémunérateurs. Nos gens, les consommateurs de l'Ontario, ne sont pas des juges assez compétents sur la bonne qualité du beurre; ils sont aisés à satisfaire; mais il y a deux ans Ontario a eu un léger excédent de son beurre à exporter, et ce beurre est allé en Angleterre, du moins pour une bonne part, et il s'est créé une fort mauvaise réputation en regard du beurre venu du Danemark et de l'Australie ainsi que de l'Ouest canadien, et l'effet en a rejailli sur tout le beurre canadien.

M. Sales:

Q. L'Ouest a adopté un système de classer le beurre qui déplaît aux fermiers de l'Ontario?—R. Oui. Et quant au beurre de crèmerie, Ontario n'en fabrique pas beaucoup plus qu'il n'en peut consommer. Quant au fromage, Ontario en exporte 85 p. 100, je veux parler de notre principal produit laitier de la province. Notre fromage a eu dans le passé et garde une excellente réputation sur le marché anglais; on peut dire que tout notre fromage va dans ce pays, mais il est en train de perdre ce renom au profit de la Nouvelle-Zélande.

Le président:

Q. De la Nouvelle-Zélande?—R. Oui, la Nouvelle-Zélande est notre principale concurrente sur le marché anglais pour le fromage. A moins que nous n'introduisions quelque forme d'écoulement en ce pays, qui fasse comprendre au producteur le désir du consommateur, la Nouvelle-Zélande va l'emporter sur nous.

[M. Archibald Leitch.]

Q. L'Australie fabrique du meilleur beurre, et la Nouvelle-Zélande du meilleur fromage?—R. Oui. Voici quelle est notre situation. Nous pouvons fabriquer et nous fabriquons du meilleur fromage que la Nouvelle-Zélande, parce que notre fromage se vend à meilleur compte, je parle de la meilleure qualité de notre fromage canadien, dans tous les cas. On en demande un prix plus élevé chez les détaillants anglais que pour le fromage néo-zélandais, mais malheureusement nous n'en avons qu'une proportion trop faible. Le meilleur fromage de la Nouvelle-Zélande ne vaut pas tout à fait le nôtre, mais toute la production de ce pays est de qualité uniformément bonne, et les marchands peuvent compter sur ce point. Ils prennent d'abord celui de la Nouvelle-Zélande, et celui du Canada comme deuxième choix, à cause de cette forte proportion de fromage inférieur, due à ce que notre forme d'écoulement n'oblige pas nos fromageries à fabriquer du meilleur fromage.

Le président:

Q. Qu'est-ce que vous recommanderiez en manière de solution?—R. Il n'y a qu'une solution, et c'est un plan de vente coopérative de notre fromage par lequel une fromagerie dont le produit est inférieur ne recevra que les plus bas prix tandis que les fromageries qui produisent un fromage supérieur recevront les prix les plus élevés.

M. Hammell:

Q. Le fromage perd son identité?—R. Oui. Le système de l'achat du fromage par nos exportateurs actuels—et dont ils ne sont pas responsables les oblige à payer un prix uniforme pour toutes les qualités de fromage, et c'est la concurrence inhérente à leur commerce qui les force de faire cela.

M. Sales:

Q. Est-ce qu'il serait possible d'instituer une forme de classement du fromage par le gouvernement?—R. Cela aiderait à réhabiliter le nom du Canada sur le marché anglais, si le fromage de bonne qualité était exporté comme tel, et que le fromage de qualité inférieure fût classé sous ce titre.

Q. Est-ce que vous laisseriez exporter le fromage de qualité inférieure?—R. Il est impossible de faire autrement, nous ne pouvons pas le consommer nous-mêmes, la demande n'est pas assez forte. Le point faible que présente le classement, par le gouvernement,—qui est excellent et aurait dû être appliqué il y a longtemps—qu'il se fait après que le fromage est acheté et payé aux fromageries.

M. Hammell:

Q. Qu'il se fasse à la fromagerie?—R. Non, il faut qu'il soit fait par les propriétaires de fromageries eux-mêmes, qu'ils l'appliquent sur une plus grande échelle dans la vente, et qu'ils exigent ce prix au moyen du classement.

M. Sales:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée du prix reçu par ceux qui vendent le lait aux fromageries?—R. La moyenne du prix obtenu l'année dernière, serait d'environ $1.33 par cent livres.

Q. J'ai été l'hôte l'été dernier de l'un des producteurs de lait à quelque distance de la ville, lequel a des relations avec les producteurs de lait d'Ottawa, et il m'a donné le renseignement suivant. Dans un rayon de dix milles, l'homme faisant le commerce du lait pour la consommation urbaine recevait $2 par cent livres. Dans le rayon suivant de dix milles l'homme vendant son lait à la fromagerie ne recevait qu'environ 90c.—R. Pendant une certaine époque de l'année.

Q. Lorsque je me trouvais à cet endroit.—R. C'était le printemps dernier. Il y a eu un temps en mai où le prix était bas.

Q. Je lui ai demandé quelle était la situation, et il m'a dit que les hommes recevant $2 faisaient un peu d'argent, mais que celui qui vend son lait à 90c. n'en fait pas.—R. Oui.

M. Elliott:

Q. Sur chaque cent livres de lait que ces fermiers vendent, aux fromageries, ils perdent à peu près $1.40?—R. Non.

Q. Vous dites que le coût de la production du lait est de $2.70 par cent livres?—R. Il l'était en 1920-21, mais en 1923 ou le lait liquide condensé se vendra environ $1.70. Il y a eu une grande diminution dans les prix de revient depuis; ça été le prix le plus élevé.

Q. Vous parlez de $1.70?—R. Oui, c'est le lait destiné à la condensation et pour le commerce du lait liquide. Le lait vendu aux fromageries coûte moins cher que cela. Il provient de vaches nourries à meilleur compte, et ils existe un sous-produit sous la forme du petit-lait. On ne produit pas une grande quantité de lait en hiver. Le lait pour les fromageries coûtera moins cher.

Q. Dans le comté d'Oxford, par exemple, il ya un grand nombre de fromageries, et les terres sont loin d'être bon marché?—R. Non.

Q. Cependant, les laitiers doivent obtenir beaucoup moins que le prix de revient réel?—R. Oui, mais les fromageries dans le comté d'Oxford recevront près d'un dollar et demi pour leur lait parce qu'elles fabriquent du fromage à l'année.

Q. Leurs prix de revient soutiennent assez bien la comparaison avec ceux des autres cultivateurs d'Oxford, mais les fermiers estiment qu'avec les porcs qu'ils peuvent élever en envoyant le fromage à la fromagerie et ainsi de suite, ils peuvent faire autant d'argent en vendant leur production à la fromagerie que s'ils la vendaient à 20 ou 30c. de plus au fabricant de lait condensé.

M. Caldwell:

Q. Vous parlez des laitiers fournissant du lait seulement l'été, et le vendant par conséquent à meilleur marché. N'est-ce pas aussi un désavantage lorsque la fromagerie ferme ses portes l'automne, et qu'ils produisent encore du lait en grande quantité?—R. Il s'en vend beaucoup dans les villes.

Q. Supposons qu'ils soient éloignés de la ville?—R. Ils écrèment leur lait et il existe ordinairement une crèmerie à une distance raisonnable.

Q. Mais s'il n'y a pas de crèmerie à une distance rapprochée?—R. Je ne connais aucun endroit dans l'Ontario près duquel ne se trouve pas une crèmerie.

Q. Nous parlons pour tout le Canada, et il existe des endroits éloignés des crèmeries?—R. Je peux imaginer que, dans votre province, il y a un grand nombre de cultivateurs laitiers ayant du lait après que la fromagerie a fermé ses portes.

Q. Le fait est qu'il y a dix ans nous avions un grand nombre de fromageries au Nouveau-Brunswick, et il n'y en a pour ainsi dire aucune maintenant. Elles n'exercent plus leur commerce?—R. Il faut que la fromagerie soit à une faible distance du producteur de lait.

M. Sales:

Q. Je comprends, d'après les observations faites par les deux messieurs que nous avons entendus, que le seul moyen pour le cultivateur de s'en tirer, c'est d'avoir autant que possible, une ferme qui se soutient par elle-même?—R. Oui. Dans l'industrie laitière, il y a une chose très importante que l'on devrait appliquer, et c'est plus de coopération pour la vente du produit.

[M. Archibald Leitch.]

Le président:

Q. Avez-vous étudié ce point? C'est une des questions auxquelles nous avons à faire face?—R. Oui, à la demande du ministre de l'Agriculture de l'Ontario j'ai étudié aussi complètement que possible toute l'industrie du fromage.

Q. Avez-vous écrit un rapport à ce sujet?—R. Oui, j'ai un bulletin à cet égard, non seulement sur l'écoulement, mais aussi sur la production du fromage.

Q. Est-ce que ce serait trop vous demander de nous fournir 20 copies de ce rapport?—R. Vous pourriez les obtenir plus vite si votre secrétaire écrivait au ministère de l'Agriculture, à Toronto. Nous ne faisons pas une distribution générale de ces bulletins. Cela se fait par le ministère.

Q. A qui faut-il s'adresser, s'il vous plaît?—R. A W. O. Galloway, ministère de l'Agriculture, Toronto, et c'est le bulletin n° 291.

M. Sales:

Q. Avez-vous en votre possession d'autres bulletins qui pourraient nous être utiles?—R. Oui, nous en avons publié sept ou huit sur l'industrie agricole, les prix de revient, et ainsi de suite. Nous en avons en stock à Toronto, et on se fera un plaisir de vous les transmettre.

Le président:

Q. Par le même auteur?—R. Ils sont écrits par moi-même et par d'autres fonctionnaires du ministère. Toutes ces études ont été faites sous ma direction.

Q. Voulez-vous avoir la bonté de nous donner les numéros de ces bulletins? —R. Ce sont les bulletins nos 291, 275, 284, 288, 282, 278 et 286.

Q. En outre de votre besogne comme étudiant et professeur au collège d'agriculture de Guelph, avez-vous de l'expérience pratique en agriculture?—R. Oh! oui, je ne me suis jamais absenté de la ferme avant le 1er novembre 1920.

Q. Où avez-vous pratiqué l'agriculture?—R. J'ai été élevé sur une ferme dans le comté de Stormont. J'ai obtenu mes brevets il y a près de 20 ans, au collège. Je suis revenu au collège après avoir eu la direction de la ferme du collège et du bétail pendant dix ans, de 1905 à 1915. Pendant ces dix ans j'ai dirigé de grandes fermes commerciales.

Q. Dans le comté de Stormont?—R. Dans le comté de Hastings, dans le comté d'York, dans le comté de Welland, et je suis aussi allé dans l'Iowa. La ferme de l'Iowa était une ferme de collège. J'ai eu la direction de la ferme et du bétail du collège de 1915 jusqu'à l'automne de 1919, quatre ans.

Q. Le cultivateur sur une ferme à prix élevé a de la misère de ce temps-ci? —R. Oui, entièrement à cause de ces prix élevés.

M. Sales: J'allais suggérer que comme le professeur Leitch semble posséder une mine merveilleuse de renseignements qui seraient utiles à ce comité, nous devrions en profiter. Vous verrez d'après notre agenda, professeur, le champ couvert par ce comité et je pense que nous pourrions avee avantage demander au professeur de comparaître devant nous quelque autre fois.

Le président: Je pense que cela serait très avantageux pour le comité si le professeur voulait avoir la bonté de nous aider de nouveau. Je lui suggérerais ceci: s'il voulait prendre notre agenda et y jeter un coup d'œil—nous ne pouvons pas en couvrir tous les aspects—mais si le professeur nous indiquait quelques-unes des matières qu'il a étudiées spécialement, il nous ferait plaisir de profiter de son aide dans un avenir rapproché. Il y a deux questions que nous désirons principalement approfondir, et ce sont la forme coopérative d'écoulement et les crédits ruraux. Puis il y a quelques questions fondamentales au sujet desquelles nous désirons faire des recherches. L'une est le numéro 3:—

[M. Archibald Leitch.]

> " Par suite de la différence entre les prix des produits agricoles payés au producteur et le coût définitif de ceux-ci au consommateur."

Et le numéro 4:—

> " La relation des prix des denrées achetées par les producteurs agricoles avec les prix obtenus par ces producteurs pour leurs propres produits."

Ce sont là deux questions tout à fait fondamentales. Le greffier vous fournira la liasse des procès-verbaux de ce comité jusqu'aujourd'hui, et je pense que nous pouvons dire que nous serions très contents si le professeur Barton voulait examiner ces questions de la même manière et nous aider.

M. Elliott:

Q. Est-ce que je pourrais vous poser une autre question? Vous avez entendu la déclaration du professeur Barton au sujet des fermes rapportant les plus grands bénéfices, ces fermes qu'il appelle "se soutenant elles-mêmes"? Vous approuvez cette déclaration?—R. Oui.

Q. Eh bien, estimez-vous que l'on pourrait s'adonner à l'agriculture strictement en tant qu'entreprise commerciale?—R. Pas le genre ordinaire de culture, ni la culture mixte, ou l'industrie laitière.

Q. Y a-t-il un autre genre?—R. J'imagine que l'on pourrait s'adonner à l'industrie de l'élevage comme à une entreprise commerciale, mais tout genre de culture exigeant beaucoup de travail par acre...

M. Sales:

Q. Vous avez entendu ce qu'a dit le professeur Barton au sujet de l'amélioration de la qualité du bétail, en éliminant les animaux chétifs et en augmentant le nombre des bêtes de race pure dans le troupeau. Etes-vous de son avis?—R. Oui, je ne suis certainement pas de l'avis du professeur Barton concernant la nécessité de supprimer au moyen d'une loi les taureaux chétifs, parce que je ne crois pas que cela pourrait se faire. Dans mes voyages dans l'Ontario, j'ai eu l'occasion de constater l'effet qu'a une loi obligatoire sur les choses dans lesquelles les gens croient que le gouvernement ne doit pas s'ingérer. Prenons, par exemple, le "Dairy Standard Act" dans l'Ontario. C'est une loi visant à mettre en vigueur le paiement du lait au moyen d'épreuves. On ne peut y apporter aucune objection, soit au point de vue de sa justice, ou au point de vue de son utilité, et cependant, les gens croient que la manière de vendre leurs produits, tant qu'ils sont satisfaits eux-mêmes, ne regarde pas le gouvernement. Naturellement, vous savez ce qui arriverait si le gouvernement présentait une loi supprimant les taureaux chétifs. Il faudrait un fonctionnaire pour l'application de cette loi sur chaque ferme de l'Ontario.

Le président:

Q. Comme question de fait, nos concitoyens anglais ne trouvent pas les lois socialistes de leur goût? R. Non.

M. Elliott:

Q. Professeur, est-ce que vous croyez que l'on pourrait rendre la culture fruitière spécialisée profitable?—R. Oui. C'est en réalité une spécialité. Dans les régions fruitières les terres convenant à cette culture sont à des prix si élevés—

Le président:

Q. Les prix des terres deviennent si élevés?—R. Oui.

[M. Archibald Leitch.]

M. Caldwell:

Q. Etes-vous de l'opinion du professeur Barton que l'épreuve du lait pour la découverte du gras de beurre est le moyen le plus efficace de constater si les vaches donnent un bon rendement ou non?—R. Oui, la pesée du lait et l'épreuve de celui-ci.

Q. L'une ne va pas sans l'autre, n'est-ce pas?—R. C'est le seul moyen par lequel on peut le découvrir.

Q. C'est-à-dire, que c'est le point le plus important afin de rendre profitable la production du lait ou l'industrie laitière.

Q. C'est la base de toute l'industrie?—R. Oui. Il faut découvrir ce que l'on a, ce qui n'est pas comme il devrait être, et il faut encore améliorer ce qui est excellent.

M. HAMMELL: Avant que nous ajournions, est-ce que nous ne pourrions pas mentionner quelles personnes nous allons appeler à rendre témoignage sur quelques-unes de ces autres questions, telles que les crédits ruraux?

Le PRÉSIDENT: Voici ce que j'ai pensé à faire messieurs: Notre besogne est tracée pour demain, c'est-à-dire, que certaines personnes vont se présenter demain, et j'ai cru que nous devrions tenir une assemblée, travailler à notre agenda et voir comment nous allons procéder.

M. SALES: Nous pouvons faire cela vendredi.

Le PRÉSIDENT: Vendredi ou samedi.

M. HAMMELL: Cela va prendre quelque temps afin de communiquer avec ces messieurs.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HAMMELL: Et si nous attendons leur bon plaisir, cela pourrait nous causer quelque retard.

Le PRÉSIDENT: J'avais pensé que nous devrions commencer à travailler d'abord, et jusqu'ici nous n'avons éprouvé que peu de retardements. Je suis de votre avis, M. Hammell, que nous devons préparer notre besogne d'avance.

Le comité s'ajourne jusqu'à jeudi, le 15 mars, à trois heures et trente minutes de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES,
SALLE DE COMITÉ, NO. 268,
JEUDI, 15 mars 1923.

Le comité spécial chargé de s'enquérir des conditions de l'agriculture au Canada, s'est réuni à trois heures et demie de l'après-midi, M. McMaster, le président, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Je prie le comité de se mettre à l'ordre, M. Robinson, vous avez une résolution à nous présenter?

M. ROBINSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je vais la lire. Il est proposé par M. Robinson, appuyé par M. Caldwell, que (il lit):

> "Attendu qu'on a réduit de $1,100,000 à $900,000 la subvention que le gouvernement fédéral accorde aux provinces aux termes de la Loi de l'instruction agricole, réduisant ainsi la somme accordée à chaque province, et
>
> "Attendu que la loi prescrit que la subvention sera répartie entre les provinces au prorata de leur population, et

[M. Archibald Leitch.]

"Attendu que les provinces ne peuvent employer ces deniers que pour des fins agricoles,

"Il est résolu que le comité recommande qu'à l'avenir la population rurale exclusivement serve de base pour la répartition entre les provinces de la subvention pour l'instruction agricole.

M. Robinson: Je ne me propose que de dire quelques mots concernant cette résolution.

Vous savez que depuis dix ans le gouvernement vote un crédit pour l'encouragement de l'instruction agricole. Je comprends que la somme est répartie de deux façons: d'abord chaque province reçoit une somme uniforme de $20,000 et le reste est divisé entre les provinces au prorata de leur population. La subvention a été réduite de $1,100,000 à $900,000 et, évidemment, la quote-part de chaque province sera diminuée l'an prochain. Chaque province souffrira de la réduction et il est possible que l'enseignement agricole qui s'y est donné depuis dix ans ne soit pas continué avec autant d'efficacité que par le passé. Je puis affirmer que dans ma province, et au Nouveau-Brunswick également, l'enseignement agricole qu'on a donné dans les écoles rurales a été d'un précieux avantage. Je puis dire la même chose des provinces de l'Ouest. Je ne crois pas qu'on puisse nier ce fait. Plusieurs députés ont attesté la chose en Chambre, et je crois que tout le monde comprend l'importance de l'enseignement agricole qui se donne dans les écoles rurales. Du moment que vous placez les écoles rurales sur le même pied que les écoles urbaines—et je déclare que le programme d'étude est préparé plutôt pour répondre aux besoins des écoles urbaines qu'à ceux des écoles rurales—du moment que vous appliquez ce programme aux écoles rurales, vous déracinez les enfants de la terre plutôt que de les y attacher. Si je comprends bien, cette subvention fut votée pour l'objet particulier de développer l'enseignement agricole, afin d'éveiller l'intérêt des enfants dans les choses de l'agriculture. On se plaint de ce que le programme des *high schools*, et même tous les programmes scolaires, ont le tendance d'éloigner les enfants de la ferme et de les pousser vers les carrières professionnelles. Si cette somme est réduite—et elle est réduite cette année—l'effet précité se produira en dépit de tous les efforts. Ce que ma résolution vise et ce que je veux souligner, c'est que l'on continuera d'accorder les $20,000 à chaque province et que le reste sera réparti au prorata de la population, de la population totale de la province. Cela comprend la population des villes et villages, qui entre dans la population totale de la province. J'admets que l'argent ira en dernier ressort aux écoles rurales, mais il est évident que les provinces où il y a des villes populeuses recevront plus que leur juste part. Cet argent n'est pas affecté aux écoles urbaines mais aux écoles rurales seulement. Si on adopte ce mode de distribution, il s'ensuivra—il vaut aussi bien être franc—que les deux vieilles provinces, Québec et Ontario, bénéficieront de la grosse part de la subvention, parce qu'elles ont de grandes villes comme Montréal, Québec et Toronto.

M. Caldwell: C'est-à-dire une plus grande allocation par tête de population rurale?

M. Robinson: Oui; proportionnellement plus grande. Ce que je demande, et je crois que c'est justice, c'est que le mode de répartition soit modifié, puisque l'argent est affecté, à l'enseignement rural seulement, et que la subvention soit répartie proportionnellement à la population rurale. Naturellement, le mode de répartition peut être décidé, et est décidé, par arrêté du conseil, et ce que je demande au comité, puisqu'il s'intéresse à l'agriculture dans toutes ses phases, c'est d'adopter cette résolution demandant de modifier le mode de répartition. C'est l'objet même de la résolution: que l'argent soit réparti entre les provinces au prorata de la population rurale. Ce serait justice égale pour toutes les pro-

vinces, alors qu'à l'heure actuelle celles qui ont de grandes villes, et en grand nombre, reçoivent la grosse part de la subvention en raison de leur forte population.

Il me semble qu'il n'y a rien d'injuste dans cette mesure. L'objection qu'il faut réfuter c'est que l'ancien mode de répartition a prévalu pendant dix ans; mais c'était une expérience, et le fait d'avoir suivi cette méthode, que j'ai exposée, n'excuse pas la perpétuation d'un état de choses entaché d'injustice. Je crois que le comité devrait adopter ma résolution.

M. CALDWELL: M. le président, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter grand'chose à l'appui de cette résolution. Le proposeur n'a omis aucun argument. La résolution est tellement juste et équitable qu'il me paraît inutile d'en recommander l'adoption. Son objet en constitue la meilleure recommandation. Je crois que l'ancien régime était injuste à deux points de vue: les grandes provinces, qui sont le plus favorisées dans le mode de répartition à cause de leurs grandes villes, possèdent déjà de meilleurs établissements d'enseignement agricole que les petites provinces, et ces dernières en ont plus besoin que les anciennes.

M. ELLIOTT: M. le président, je crois qu'il serait préférable d'attendre, pour présenter cette résolution, le jour que nous réserverons entièrement à la discussion de nos projets futurs. Notre programme est très chargé cet après-midi et nous n'aurons probablement pas le temps d'interroger tous les témoins convoqués.

Le PRÉSIDENT: Si le comité n'est pas d'accord, je crois que la suggestion de M. Elliott est opportune. Il ne serait pas juste de faire attendre ces messieurs.

M. ROBINSON: C'est que la répartition doit se faire très prochainement. Je n'avais pas anticipé qu'il y aurait forte opposition. Ontario et Québec—prenez la province de Québec . . . .

Le PRÉSIDENT: M. Robinson, permettez. S'il doit y avoir discussion, je crois qu'il est préférable de remettre la chose à demain.

M. ROBINSON: Très bien,; j'y consens.

Le PRÉSIDENT: La résolution est présentée et déposée sur la table pour étude future. Maintenant, M. Curry, de la *White Star Line* est-il présent?

M. CURRY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Veuillez avancer, s'il vous plaît.

M. PHILLIP A. CURRY, témoin, est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Quelles sont vos fonctions à la *White Star Line?*—R. Directeur général, à Montréal, de la *White Star-Dominion Line.*

Q. Où est le siège social de la *White Star-Dominion Line?*—R. Le Bureau principal au Canada se trouve à Montréal; le siège social est à Liverpool; c'est une filiale de la *Oceanic Steamship Company.*

Q. D'inscription anglaise ou canadienne?—R. Anglaise.

Q. Avez-vous transporté du bétail en Grande-Bretagne, au cours des dernières années?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel était votre taux de transport l'an dernier?—R. A cette époque, l'an dernier?

Q. Bien, commençons par la saison de navigation à Montréal; donnez les taux du printemps, puis ceux de l'automne avancé.—R. Je crois, monsieur, que le taux était de $25. J'aimerais consulter mes notes; mais je crois que le taux était de $25.

Q. Je crois que M. Campbell a parlé d'un taux de $15. Y a-t-il jamais eu un tel taux?—R. Nous avons transporté trois cargaisons à $15. Je crois que c'était au mois de janvier de la présente année.

Q. Et le taux était de $25 l'an dernier?—R. L'automne dernier il était de $20.

Q. $20 l'automne dernier?—R. Oui, monsieur.

Q. Et cet hiver, en janvier, $15?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel est-il maintenant?—R. $20 maintenant.

Q. Accepte-t-on de faire le transport à ce taux?—R. Ce mois-ci?

Q. Oui, ce mois-ci. D'où vos navires partent-ils en hiver?—R. De Portland.

Q. Offre-t-on actuellement de l'espace à Portland à $20?—R. Nous avons plusieurs navires retenus; ils sont tous entièrement retenus. Nous n'avons pas d'espace libre.

Q. Pas d'espace libre à ce prix?—R. Non.

Q. La navigation ouvrira à Montréal à la fin du mois prochain?—R. Vers le commencement de mai. Les premiers navires partent de Montréal vers le milieu de mai.

Q. Quel sera le taux alors?—R. Le taux sera probablement de $22.50. Nous annonçons le taux à $22.50.

Q. Major Curry, comment arrêtez-vous ce taux?—R. Il est assez difficile de répondre directement à cette question. Tout dépend de la situation du marché, du coût de l'équipement, des frais de manoeuvre; il y a plusieurs facteurs qui entrent en ligne de compte: l'offre et la demande.

Q. Il semble y avoir coïncidence étrange dans les taux demandés pour ce service aussi bien que dans les autres taux de transport océanique. Toutes les lignes semblent demander le même taux. Est-ce simplement une coïncidence?—R. Je ne crois pas que cela soit exact, monsieur.

Q. Ce n'est pas exact?—R. Nous transportions le bétail en janvier à $15, et je sais qu'alors la *Donaldson Line* demandait $20; de sorte que les taux ne sont pas toujours les mêmes.

Q. Les fermiers qui se proposent d'expédier du bétail au printemps ont-ils droit d'espérer que d'autres lignes demanderont moins que $22.50, quand vous vous proposez de demander cette somme?—R. Il ne trouveront peut-être pas de taux plus bas; peut-être en trouveront-ils de plus élevés. Il n'y a pas d'entente quant aux taux de transport du bétail.

M. Hammell:

Q. Avec les autres compagnies?—R. Pas d'entente du tout.

Le président:

Q. Y a-t-il entente pour les autres produits agricoles?—R. Il y a entente quant aux taux de certaines denrées.

Q. Quelles denrées?—R. Oh! le beurre, les provisions......

Q. La farine?—R. Non, il n'y a pas d'entente pour la farine. Pour la farine il existe ce que j'appellerais une convention d'honneur.

Q. Quelle est la différence entre une "entente" et une "entente verbale," major Curry?—R. C'est assez difficile à établir. Si un expéditeur de farine venait me demander un taux plus bas et si je trouvais ses arguments justes et si je voyais jour de lui accorder un taux inférieur à celui que nous demandons, je pourrais facilement lui accorder ce taux.

Q. Comment lui accorderiez-vous ce taux? Décideriez-vous la chose seul, ou consulteriez-vous d'autres armateurs avant de lui donner une réponse?—R. A cause de l'entente qui existe je serais tenu d'en aviser les autres compagnies de transport.

[M. P. A. Curry.]

Q. Quelles autres compagnies de transport aviseriez-vous en tel cas?—R. Désirez-vous savoir les noms des compagnies?

Q. S'il vous plaît.—R. Le Pacifique-Canadien, la ligne Cunard, la ligne Donaldson et la *Canada Steamship Line.*

Q. La marine marchande de l'Etat?—R. Je ne crois pas qu'elle soit partie de l'entente, mais je crois qu'elle est représentée ici, et elle pourrait répondre à cette question elle-même.

Q. Parlez-vous de l'entente ou de la convention d'honneur, major Curry? —R. C'est à cette dernière que je fais allusion. Elle ne comporte aucune amende, aucune pénalité, aucune obligation catégorique; c'est simplement une question d'honneur.

Q. Simplement une question d'honneur d'appliquer les taux que vous considérez justes et raisonnables d'imposer au public?—R. C'est cela, monsieur.

Q. Vous êtes dans le commerce du transport depuis....?—R. Depuis 1906.

Q. Avez-vous jamais entendu parler d'une organisation appelée la *North Atlantic Conference*?—R. Oui, je connais la *North Atlantic Conference.*

Q. Qu'est-elle?—R. Je crois qu'il existe deux conférences qu'on désigne de ce nom.

Q. Expliquez-nous ce que c'est. Vous la connaissez mieux que nous.—R. La *North Atlantic Westbound Freight Conference* et la *North Atlantic Eastbound Freight Conference.* Elles fonctionnent, je crois, de la même façon que les lignes canadiennes; elles ont des discussions au sujet du tarif.

Q. Quel est l'objet de leurs discussions?—R. Elles discutent les questions qui intéressent les compagnies de transport, étudient les demandes de réduction du tarif, la situation du marché et les divers facteurs qui influent sur le tarif.

Q. Elles décrètent le tarif, n'est-ce pas?—R. Elles en établissent la base.

Q. Et ceux qui font partie de la conférence considèrent cette base juste, n'est-ce pas?—A. Cela est exact, monsieur, pour certaines denrées.

Q. Cette conférence a-t-elle étudié le tarif qu'il serait convenable d'imposer aux expéditeurs de bétail aux ports anglais?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Dans le cours ordinaire des choses cette conférence s'occuperait-elle de cette question?—R. Non, monsieur, Il n'existe pas de conférence qui ait autorité de fixer les taux de transport du bétail.

Q. Le tarif exigé pour le transport du bétail est-il exclusivement déterminé par l'expéditeur et la compagnie de transport?—R. Par l'expéditeur ou le courtier? Oui, monsieur.

Q. Et la compagnie?—R. Oui, monsieur.

Q. Par conséquent, si un courtier constatait qu'au mois de mai, par exemple, votre propre compagnie ou la *Canada Steamship Line,* ou la *Furness Withy* ou la *Reford Line,* demandaient un taux identique, disons $22.50, il en conclurait que c'est là une simple coïncidence?—R. Je crois que la conclusion raisonnable c'est que c'est là le taux courant. Tous les armateurs savent plus ou moins ce qui est un taux raisonnable et ce qui est un taux exagéré, un taux bon marché et un taux élevé; on tient compte de l'encouragement qu'il convient de donner au commerce du bétail pour en assurer la stabilité; les compagnies tiennent individuellement compte de toutes ces considérations. Autant que je me souvienne, on a tenu une seule réunion où on a débattu la question du commerce du bétail. Cette réunion a eu lieu récemment et on y a étudié les nouveaux règlements. Il reste quelques points des règlements sur lesquels nous ne nous sommes pas encore entendue, à savoir, si nous devons transporter sur le même navire les animaux de boucherie et ceux qui ne sont pas tout à fait à point, et d'autres questions analogues.

Q. Vous avez tenu une réunion pour discuter cette question?—R. Oui, tout récemment.

Q. Quelles compagnies étaient représentées à cette réunion?—R. Toutes les lignes intéressées dans le commerce du bétail.

Q. A Montréal?—R. Oui.

Q. Nous allons passer à un autre sujet pour un instant, major Curry. Nous, les membres de ce comité, visons à trouver les moyens de réduire les frais de transport du bétail aux vieux pays. Votre expérience dans les questions du transport ne vous met-elle pas en état de faire à ce comité quelques recommandations qui nous aideraient à atteindre l'objet que nous avons en vue?—R. En ce qui touche les frais de transport, le tarif océanique, je présume?

Q. Ne pouvez-vous pas concevoir quelque projet de transport régulier ou quelque méthode économique qui nous aiderait?—R. Non, je n'en connais pas, monsieur. Tous les renseignements qu'on pourrait fournir aux compagnies de navigation quant aux nombre de bestiaux disponibles ou au nombre que l'on destine au Royaume-Uni nous aideraient à préparer les horaires et à réserver l'espace voulu pour le transport du bétail. Actuellement nous augmentons ce service car nous prévoyons une augmentation de trafic. Règle générale nous maintenons un service bi-mensuel pour le transport des bestiaux. Nous sommes à organiser un service hebdomadaire. En ce qui concerne les taux de transport au Royaume-Uni, je crois que le tarif est actuellement très bas. Si le tarif était le moindrement réduit je crois que plusieurs navires seraient retirés du service. Je puis citer le cas d'un navire pouvant porter 1,000 têtes de bétail que nous avons mis de côté, bien qu'on nous eût virtuellement demandé de transporter le nombre précité à $20, car la perte aurait été trop considérable. C'est la raison pour laquelle nous nous efforçons d'obtenir des taux rémunérateurs. Les compagnies de navigation, sont disposées à faire tout leur possible pour aider l'expéditeur de bétail, mais non pas à transporter le bétail à perte.

Q. En fin de compte quelqu'un devrait en souffrir?—R. Oui.

Q. C'est assez pour le bétail. Y a-t-il entente entre les compagnies de navigation de Montréal au sujet des taux de transport du blé canadien au Royaume-Uni?—R. Il m'est assez difficile de répondre aux questions de détail, car je n'ai pas eu le temps de me préparer; c'est le directeur du service des marchandises qui s'occupe de ces choses.

Q. Je ne veux pas que le souci d'une exactitude exagérée vous embarrasse, major Curry, mais, à titre de gérant général de Montréal, vous devez savoir si le tarif du blé est convenu individuellement avec les expéditeurs et les compagnies individuellement, ou si toutes les compagnies ont un tarif uniforme pour le blé?—R. Les conditions varient tellement, pour ce qui est du transport du blé, qu'il est difficile de se rendre compte des fluctuations et des ententes existantes, s'il y en a. Je ne cherche pas à éviter la question, mais à l'heure présente nous avons nous-mêmes des tarifs différents pour les différents ports. Je signale la chose pour démontrer la difficulté de la réponse. Et d'autres lignes ont des tarifs différents des nôtres.

Q. On m'a dit—et vous me corrigerez si je fais erreur—que pour déterminer le tarif de transport océanique de Montréal aux ports transatlantiques, les représentants des compagnies de navigation se réunissent à Montréal environ toutes les semaines et discutent cette question, et l'échelle du tarif convenu est communiquée aux intéressés.—R. Les gérants du fret des différentes compagnies se réunissent périodiquement dans le but, que je viens d'expliquer, de discuter les questions d'intérêt commun et particulièrement les questions de tarif.

Q. Le tarif est-il déterminé à Montréal ou à New York?—R. De quel tarif parlez-vous, monsieur?

Q. Le tarif, par exemple, de la farine, du beurre, du fromage ou des pommes?—R. A Montréal, en tant que les lignes canadiennes sont concernées.

Le président:

Q. Après avoir conféré ou communiqué avec New-York?—R. Les compagnies faisant le transport des ports américains et les compagnies faisant le transport des ports canadiens se consultent quant aux taux et aux conditions.

Q. Revenant au tarif de la farine, votre compagnie en transporte de temps à autre?—R. Oui.

Q. Un monsieur m'a parlé d'une situation quelque peu extraordinaire, colonel Curry, que vous pourrez peut-être nous expliquer. Je citerai les faits comme on me les a relatés et vous me direz si vous les trouvez véridiques ou non, et si vous les trouvez exacts vous en donnerez les explications que vous jugerez à propos. On m'a dit qu'à l'heure actuelle la farine des minoteries américaines jouissait, même sur les navires enregistrés en Grande-Bretagne et au Canada, voyageant de New-York à Aberdeen, Avonmouth, Bristol, Cardiff, Dundee, Glaskow, Belfast, Cork, Hull, Leath, Liverpool, Londres, Manchester, Dublin et Londonderry, d'une préférence, sur la farine canadienne, variant de 2 à 5c. le cent livres. En d'autres termes, un navire part de New-York chargé de sacs de farine de la même grosseur, du même poids, et si ces sacs contiennent de la farine des minoteries américaines ils seront transportés à 2 ou 5c. meilleur marché que des sacs transportés dans la même cale, expédiés, peut-être, à la même destination, mais provenant de minoteries canadiennes et contenant de la farine canadienne. Est-ce exact?—R. Je crois que c'est possible. Je le répète, on n'est pas tenu de nous consulter; nous ne savons officiellement ce qu'on décrète. Si certaines lignes réduisent leurs taux il ne s'ensuit pas que nous réduisions simultanément les nôtres.

Q. Non; je me suis peut-être exprimé en termes équivoques. Ce que nous trouvons à redire à ce système c'est que, disons, une compagnie anglaise transporte deux sacs de farine à Liverpool, pesant chacun 100 livres, l'un contient de la farine américaine et l'autre de la farine canadienne; ce dont nous nous plaignons c'est le fait que la compagnie anglaise ou la compagnie canadienne, selon le cas, transporte la farine américaine de 2 à 5c. meilleur marché qu'elle n'exige pour le transport de notre propre farine. Je crois qu'il y a lieu de demander une explication.—R. Je n'ai pas encore bien saisi, monsieur. Dites-vous que des compagnies de navigation, ma compagnie, transporte de la farine américaine de Montréal à meilleur marché?

Q. Je ne m'en prends pas à votre compagnie en particulier; je m'en prends à toutes les compagnies. Celui qui m'a donné ces renseignements prétend que, si vous prenez de la farine américaine, de la farine provenant peut-être de blé canadien, mais sortant des minoteries américaines, et si on demande que cette farine américaine soit transportée, disons, sur un navire anglais ou un navire canadien partant de New-York, la compagnie de navigation canadienne ou la compagnie de navigation anglaise transportera cette farine à 2 ou 5c. meilleur marché qu'elle n'exigerait pour le transport de farine faite de blé canadien et sortant de minoteries canadiennes.—R. Je ne puis rien dire des navires partant de New-York, je n'ai rien à y voir, je ne connais pas leur tarif.

Q. Mon informateur me dit aussi que la même chose se pratique par les navires qui partent des ports canadiens. Voici ce qu'il me dit. Il prétend que si un navire à destination d'Aberdeen transporte de la farine américaine, de New-York, il exigera un taux de 18c. le cent livres. Si on transporte de la farine canadienne de New-York, on exigera un taux de 22c., et si on la transportait d'un port canadien on exigerait le même taux, 22c. le cent livres. Cette pratique me paraît injuste et j'aimerais savoir si vous pouvez donner des explications au comité à ce propos.—R. Les taux dont vous parlez me sont inconnus. J'ignorais qu'on transportait de la farine de New-York à Aberdeen pour 18c. J'ignorais également que le taux de Montréal était de 22c. Je crois que je puis

[M. P. A. Curry.]

répondre à votre question, monsieur, en disant que en tant que nous sommes concernés, c'est-à-dire sur les navires dont j'ai la direction, à un taux moindre que celui qu'on exige pour la farine canadienne.

Q. Vous n'hésiteriez pas à qualifier une telle attitude comme étant directement dommageable aux intérêts canadiens?—R. Si nous montrions de la préférence, les meuniers canadiens en souffriraient, mais il y a aussi d'autres conditions qui influent sur la situation, les taux de chemin de fer, par exemple.

Q. Bornez-vous au transport maritime. Il ne saurait être avantageux pour le meunier canadien d'avoir à payer plus pour le transport de sa marchandise que son concurrent américain?—R. Il peut être en état de payer un taux plus élevé et, malgré cela, de livrer sa farine à un prix moindre.

Q. Connaissez-vous les taux du transport de la farine à Liverpool?—R. Partant de Montréal?

Q. Oui.—R. Oui, monsieur.

Q. Quels sont-ils?—R. 19c., actuellement.

Q. Connaissez-vous ceux de New-York?—R. Le dernier taux, que je sache, était de 15c., mais ce taux varie très fréquemment, tous les jours apparemment.

Q. Quelle est la distance relative de Liverpool à New-York et de Liverpool à Montréal?—R. Je ne crois pas qu'il y ait une grande différence dans la distance; il me faudrait aller aux renseignements.

Q. Mon information est que le taux de la farine canadienne transportée de New-York est de 14c.; vous dites 15c.?—R. Aux dernières nouvelles le taux était de 15c. pour la farine américaine.

Q. Pour la farine américaine, 15c., oui; cela ferait une différence de 4c. le cent livres au détriment des meuniers canadiens?—R. Pour le tarif océanique de New-York, moindre que celui de Montréal?

Q. Oui.—R. Oui.

Q. Mes renseignements que le tarif de New-York à Liverpool sur la farine canadienne est de 19c. sont-ils exacts?—R. Je ne le sais pas, monsieur; je crois qu'on a transporté de la farine canadienne pour 19c.

Q. De New-York?—R. Je le crois.

Q. Autant que la compagnie de navigation est concernée, y a-t-il des raisons pour que la farine canadienne soit frappée d'un tarif plus élevé que la farine américaine pour le transport de New-York à Liverpool?—R. Non, je ne crois pas qu'il y ait de raisons particulières.

Q. Si ce n'est que les meuniers canadiens sont plus faciles à rouler que les meuniers américains?—R. Ou si ce n'est que les navires voyageant des ports américains sont plus en état de subir des pertes que les navires voyageant des ports canadiens.

Q. Etes-vous familier avec le transport des pommes, monsieur Curray?

M. Hammell:

Q. J'aimerais poser une question. A une réunion, tenue il y a quelques semaines, d'un comité de cette Chambre, appelé le conseil consultatif des aliments, les représentants des meuniers canadiens firent, je crois, sous serment, une déclaration, que le président vient de vous signaler, à l'effet que les compagnies de navigation transportaient la farine provenant des minoteries américaines à 10c. le baril, ont-ils dit, je crois, de moins qu'elles n'exigent pour la farine des minoteries canadiennes transportée du même port.—R. Je ne puis pas vous renseigner pour ce qui est des ports américains, mais de Montréal nous ne transportons pas la farine américaine à meilleur marché que la farine canadienne; du moins, présentement; je ne puis vous dire ce que nous ferons à l'avenir.

Le président:

Q. Y avait-il différence entre les taux de la farine américaine et de la farine canadienne transportée de Portland?—R. Je n'en suis pas certain; mais je suis sous l'impression que nous n'avons pas transporté de farine américaine de Portland cet hiver.

Q. Quand en avez-vous transporté en dernier lieu?—R. Je ne me rappelle pas la date. Nous ne transportons pas beaucoup de farine actuellement; le taux est trop bas.

Q. Je crois que vous avez dit, major Curry, que les compagnies de navigation avaient pris une décision collective quant au taux auquel vous pourriez transporter le beurre?—R. Je crois que le taux actuel sur le beurre est de $1.40, en compartiment frigorifique.

Q. Comment est-il établi?—R. Il est très difficile de répondre à cette question; tout dépend des conditions du marché.

Q. Laissant de côté ce que j'appellerais les facteurs économiques, y a-t-il accord, appelez-le entente ou convention d'honneur, si vous voulez, entre les représentants des compagnies ayant pour objet de fixer le tarif sur le beurre?—R. Les compagnies ont discuté le sujet et on a fixé un tarif il y a quelques années; le tarif a été réduit récemment.

Q. Cette récente réduction a-t-elle été amenée par une décision individuelle ou par une décision collective, à la suite d'une consultation?—R. Je n'étais pas présent à la réunion à laquelle on a discuté le tarif sur le beurre.

Q. Major, vous êtes le chef du bureau; vous êtes au courant des choses importantes qui s'y décident, n'est-ce pas?—R. Pour ce qui regarde le tarif?

Q. Oui.—R. De façon générale oui.

Q. Quand a-t-on tenu cette dernière réunion à laquelle vous n'avez pas assisté? On a tenu une telle réunion?—R. La réunion à laquelle on a discuté la tarif sur la beurre?

Q. Oui, monsieur; nous parlons du beurre à présent; nous allons nous en tenir à ce sujet.—R. J'ignore, monsieur, quand et où la réunion eut lieu.

Q. Est-ce au cours des derniers six mois?—R. Je pourrais vous le dire en consultant mes registres, je pourrais vous en donner la date précise, mais je ne saurais le dire de mémoire. J'ignore si c'est au cours des derniers six mois.

Q. En tout cas, quel est le taux que l'on a arrêté?—R. $1.40.

Q. Vous concertez-vous avec New-York avant de conclure une entente de ce genre?—R. Toutes les questions importantes sont discutées; en d'autres termes le tarif intéresse les compagnies new-yorkaises et les compagnies canadiennes. Elles font fréquemment le commerce aux mêmes endroits et elles se concertent sur les questions de tarif.

Q. J'imagine que ces discussions ont principalement pour objet d'éviter la concurrence, n'est-il pas vrai? La concurrence en ce qui concerne le tarif; il peut y avoir concurrence dans le service, mais l'objet de la conférence n'est-il pas d'éviter la concurrence quant aux taux?—R. Entre les compagnies?

Q. Oui.—R. Il y a plusieurs objets.

Q. Est-ce que ce à quoi nous nous intéressons comme représentants du public n'est pas un des objets?—R. Je crois, monsieur, que d'autres sont beaucoup plus familiers avec les détails des accords relatifs à la détermination et l'application des taux. Je n'ai rien à y voir. Comme préparation à comparaître devant ce comité, j'ai . . . je n'ai reçu qu'un bref avis télégraphique et j'ai rapidement examiné les taux que nous demandons actuellement et apporté tous les renseignement relatifs à l'espace réservé aux bestiaux sur les navires.

Q. Nous vous sommes très obligés pour tous les renseignements que vous nous donnez, mais je crois réellement que vous savez comment ces taux ont été déterminés, bien que vous ne fussiez pas présent à la dernière réunion. Je

[M. P. A. Curry.]

crois que vous pouvez nous renseigner, mais si vous nous affirmez que vous n'en savez rien je n'insisterai pas.—R. Je ne suis pas assez bien renseigné pour répondre à vos questions d'une façon intelligente.

Q. Permettez que je vous pose un cas hypothétique. Supposons que je sois un grand exportateur de beurre de Montréal et que j'aille à votre bureau demain matin et que je vous dise: " J'ai 25,000 boîtes de beurre à exporter et je voudrais savoir le taux le plus bas que vous pouvez m'offrir, et que, de votre propre initiative, sans consulter personne, vous me cotiez un taux inférieur à $1.40.—R. Je ne le ferais pas, monsieur.

Q. Pourquoi?—R. Parce que je ne crois que nous puissions transporter le beurre à un taux inférieur.

Q. Supposons que vous jugiez pouvoir transporter le beurre à un taux plus bas, vous croiriez-vous libre de fixer un taux plus bas sans consulter personne?—R. Il me faudrait aviser les autres compagnies que je me propose de coter un taux plus bas.

Q. Quelles autres compagnies aviseriez-vous que vous vous proposez de coter un taux plus bas?—R. Les mêmes que je viens de nommer.

Q. La *Furness-Withy*, la *Canada Steamship*, le Pacifique-Canadien et probablement quelques autres?—R. Oui.

Q. Toutes les compagnies de Montréal?—R. Les compagnies canadiennes.

Q. Supposons que les autres compagnies vous disent " Vous ne pouvez coter un taux plus bas à M. McMaster ". Que feriez-vous alors?—R. Le cas échéant, il me faudrait être très prudent avant de prendre une décision comme il me faut être très prudent dans mes réponses. Mais il n'en tiendra qu'à moi de coter un taux plus bas. On ne pourrait pas m'empêcher de décider du taux.

Q. Sans doute on ne pourrait pas vous empêcher de coter un taux plus bas, mais la convention d'honneur subirait un accroc, n'est-ce pas?—R. Pas si je les en avisais.

Q. Si vous aviez engagé votre parole ou conclu une entente, pourriez-vous coter un taux plus bas sans aviser les autres?—R. Pas si l'on considère l'entente obligatoire.

Q. Ce que vous venez de dire s'applique-t-il également au fromage?—R. De la même façon.

Q. La situation est la même pour le fromage? S'applique-t-elle aussi aux viandes refroidies?—R. Aux viandes frigorifiées?

Q. Oui.—R. Oui.

Q. Et les viandes non frigorifiées; sont-elles soumises aux mêmes conditions?—R. Les viandes en conserve?

Q. Oui.—R. Oui.

Q. Les pommes également?—R.Oui.

Q. Les fruits et les légumes en conserve aussi?—R. Oui.

Q. Je désire vous poser une autre question. Dans cette heureuse famille des compagnies de navigation, avec ses relations amicales, sa parole d'honneur et ses ententes, la marine marchande du gouvernement canadien fait-elle partie de—je ne dirai pas de votre coalition, mais de cette association libre?—R. Je crois que la marine marchande du gouvernement canadien est représentée ici et elle peut répondre à cette question.

Q. Supposons que vous désiriez m'accorder un taux réduit, seriez-vous tenu de demander à M. Teakle si vous pouvez me l'accorder?—R. Pas à M. Teakle.

Q. A M. Cunningham ou a celui, quel qu'il soit, qui est chargé de cette section de la marine marchande canadienne?—R. Je me suis très peu intéressé aux choses de la marine marchande canadienne. Mon impression est que son représentant assiste aux réunions en qualité de spectateur plutôt qu'autrement.

[M. P. A. Curry.]

Q. J'espère qu'il n'est pas un spectateur hostile?—R. Je ne le crois pas, mais je ne croirais certainement pas devoir m'adresser à la marine marchande canadienne au sujet d'aucune question touchant nos taux.

Q. Ne vous croiriez-vous pas tenu de l'aviser comme vous avisez le Pacifique-Canadien, par exemple?—R. Je me contenterais d'avertir les représentants des compagnies représentées.

Q. Aux réunions où les taux sont déterminés.

M. Grimmer:

Q. La marine marchande canadienne réduit-elle les taux en aucune façon?—R. Pas que je sache.

M. Gardiner:

Q. Il n'y a qu'une question que je désire poser et la voici: Le témoin a déclaré qu'il n'était pas familier avec la façon dont on arrête les taux. Pourrait-il nous nommer les personnes qui sont responsables de ces taux, les représentants des différentes compagnies, le représentant de sa compagnie?—R. Je crois que M. Marlow, du Pacifique-Canadien, pourrait vous donner les renseignements.

Q. Qui représente votre compagnie?—R. M. Forbes.

M. Sales:

Q. Qu'est-ce que la *White Star?*—R. La *White Star Dominion Line.*

M. Gardiner:

Q. Y a-t-il d'autres représentants de compagnies qui assistent à ces réunions et dont vous pourriez donner les noms?—R. M. Coates.

Le PRÉSIDENT: M. W. A. Coates, de la *Reford Line*?

M. Sales:

Q. Qui représente la *Canada Steamships*?—R. M. Burke ou M. Doherty.

Q. Lequel assiste à la conférence?—R. Je ne le sais pas; je crois que c'est tantôt l'un, tantôt l'autre.

Q. Je présume que vous les y avez vus tous les deux?—R. Je n'ai pas assisté aux réunions.

Le président:

Q. Qui va y représenter votre compagnie?—R. J'ai déjà nommé M. Forbes.

M. Sales:

Q. Nous n'avons pas le nom du représentant de la *Furness-Withy.*—R. M. Nichol ou M. Snell.

Q. Maintenant voulez-vous nous parler de l'espace réservé au bétail? Comment procédez-vous?—R. En distribuant l'espace?

Q. Oui.—R. Nous calculons la capacité de nos navires, et nous la répartissons entre les exportateurs qui la demandent.

Q. Décidez-vous la chose au bureau même de votre compagnie?—R. Oui.

Q. Pas par l'intermédiaire de courtiers?—R. Pas nécessairement. Quelquefois par l'intermédiaire des courtiers.

Q. Quelle commission accordez-vous au courtier?—R. Un et un quart pour cent.

Q. Pas deux et demi?—R. Non, un et quart.

Q. C'est toute la somme accordée aux intermédiaires?—R. Accordée par la compagnie au courtier.

Q. Je veux dire les frais dont bénéficient les intermédiaires. Le courtier obtient l'espace pour l'exportateur: il est l'intermédiaire entre la compagnie de navigation et le propriétaire du bétail?—R. En certains cas, pas toujours.

[M. P. A. Curry.]

Q. Vous dites que les frais ne dépassent pas un et quart pour cent?—R. Un et quart pour cent.

Q. On m'informe que vous versez deux et demi pour cent, c'est-à-dire à l'agence de navigation et au courtier. Est-ce exact?—R. L'agence de navigation?

Q. Oui.—R. Nous sommes l'agence de navigation.

Q. Je croyais que vous étiez le gérant de la compagnie?—R. Il n'y a pas d'autre agence de navigation. Je ne comprends pas bien ce que vous voulez dire.

Q. Vous avez déclaré que vous étiez le gérant de la *White Star?*—R. C'est exact.

Q. Alors si vous êtes le gérant vous ne pouvez pas être l'agent?—R. Nous n'avons pas d'agence de navigation.

Q. Alors vous traitez directement avec le courtier?—R. C'est bien cela.

Q. Accordez-vous le même avantage au fermier qui désire expédier son bétail ou réserver de l'espace que vous accordez au courtier?—R. Il n'arrive pas souvent que nous négociions directement avec le fermier. Quand nous recevons des demandes directement des fermiers, nous leur accordons certainement la même attention qu'à toutes les autres demandes.

Q. Quelle espèce de convention existe entre vous et le courtier?—R. Nous n'avons aucune convention; il a simplement droit à l'espace sur un navire donné.

Q. Et s'il ne le remplit pas?—R. Alors nous nous adressons à l'expéditeur.

Q. Ne vous en prenez-vous pas au courtier? N'avez-vous jamais eu connaissance d'un grand commerçant de bestiaux qui a remis son espace après l'avoir pendant plusieurs jours?—R. Je me souviens que cela est arrivé une fois seulement.

Q. Voulez-vous nous nommer le commerçant?—R. C'était un exportateur américain, l'un des saleurs.

Q. Vous souvenez-vous combien d'espace il avait réservé et dont il a annulé la commande après plusieurs jours?—R. Environ 200 places, je crois.

Q. Votre navire est-il parti avec une cargaison incomplète?—R. Non, nous avons loué l'espace nous-mêmes.

Q. Croyez-vous, M. Curry, qu'il serait de l'intérêt des expéditeurs d'avoir une agence centrale au lieu de trois ou quatre courtiers qui revalisent pour obtenir l'espace?—R. Une agence centrale?

Q. Oui, un seul courtier au lieu de trois ou quatre qui rivalisent l'un contre l'autre?—R. Je ne crois pas qu'il y aurait avantage à conclure un tel arrangement.

Q. C'est-à-dire que votre compagnie n'abuse pas de la loi de l'offre et de la demande? Il y a trois courtiers et tous demandent de l'espace, mais vous n'en profitez pas pour augmenter les taux?—R. Ils ne demandent pas tous de l'espace pour les mêmes expéditeurs. Chaque courtier demande de l'espace pour ses clients; la même situation existerait si tous les expéditeurs s'adressaient au même courtier. Ils leur faudrait tenir compte des besoins de l'expéditeur américain.

Q. Y a-t-il trafic considérable de cette source?—R. Du bétail américain?

Q. Oui.—R. Oui, passablement.

Q. Croyez-vous qu'une forte augmentation du commerce d'exportateur influerait sur le prix de l'espace?—R. A n'en pas douter, il y a ces mois derniers une forte augmentation dans l'exportation du bétail, et je ne crois pas cela ait influé sur les taux.

Q. Ils ont monté de $15 à $20?—R. Le taux de $15 ne prévalait que sur trois navires d'une même compagnie, et cela à une époque où nous avions des places aménagées qui ne nous permettaient pas de transporter d'autres marchandises et nous avons coté un taux de détresse.

[M. P. A. Curry.]

Q. Avez-vous subi une perte de ce fait?—R. Certainement.

Q. Voici le point que je veux élucider: Si le volume du fret augmentait—(car vous parlez toujours du volume; "s'ils avaient suffisament de marchandises ils pourraient réduire les taux"—c'est-à-dire une demande dépassant l'offre), alors vous augmenteriez vos taux en conséquence?—R. Je ne crois pas. Nous affecterions un plus grand nombre de navires au trafic. Nous en avons déjà un plus grand nombre.

Q. Je croyais que vous aviez dit que les taux dépendaient de l'offre et de la demande, de sorte que si la demande. . . .—R. Je comprends que vous voulez savoir si les taux seront encore augmentés au delà de $22.50?

Q. S'il y avait une plus grande quantité de bétail à transporter en Grande-Bretagne et une plus grande demande de places. C'est ce que je veux savoir.—R. Il est possible que les taux augmentent jusqu'à $25.

Q. Croyez-vous que cette augmentation serait justifiable?—R. Je crois qu'elle serait justifiable si le commerce n'en souffre pas. Notre ambition est de réaliser autant de bénéfices que possible; je n'essairerai pas de le nier. Nous passons actuellement par des temps difficiles.

M. Caldwell:

Q. J'ai compris, major Curry, que vous ne teniez pas le courtier responsable de l'espace qu'il réserve s'il ne l'utilise pas, si l'expéditeur ne lui amène pas son bétail?—R. Nous nous en prendrions au courtier d'abord. Si nous accordions de l'espace au courtier—M. Campbell, par example, nous nous adresserions à lui pour faire utiliser l'espace par l'expéditeur.

Q. Supposons que l'expéditeur n'utilise pas l'espace, que feriez-vous alors?—R. Vous voulez dire si le navire prend la mer avec des places vides?

Q. Si l'expéditeur n'amène pas son bétail?—R. S'il contremande l'espace, nous chercherions à le louer à une autre personne.

Q. Mais si les places ne sont pas louées, à qui demanderiez-vous le loyer des places, à M. Campbell ou à l'expéditeur?—R. Je m'adresserais à M. Campbell en premier lieu, car c'est lui qui réserve l'espace, et, évidemment, il s'en prendrait à l'expéditeur, celui qui a demandé l'espace.

Q. Vous vous en prenez au courtier et il s'en prend à l'autre?—R. Si les places sont réservés de cette façon—nous nous en prenons à celui qui réserve les places, quel qu'il soit.

M. Elliott:

Q. Major Curry, vous avez déclaré que les représentants des diverses compagnies se réunissent de temps en temps et discutent les taux et la situation générale de la compagnie?—R. L'état du marché, voulez-vous dire? A quelle industrie faites-vous allusion?

Q. Je parle de l'exploitation future de la compagnie et des taux que vous demanderez probablement.—R. Pour le transport du bétail?

Q. Du bétail, par exemple?—R. Non.

Q. Vous ne tenez pas de réunions?—R. Non.

Q. Vous dites que le taux sur le bétail est présentement de $20?—R. Nous avons transporté du bétail à $20; nous avons un navire qui prend la mer aujourd'hui et porte du bétail à $20.

M. Hammell:

Q. Partant de Montréal?—R. Non, de Portland.

M. Elliott:

Q. Le taux que vous vous proposez de demander de Montréal, à partir du mois de mai, est de $22.50?—R. Oui.

[M. P. A. Curry.]

Q. La connaissance que vous possédez indubitablement qu'environ 200,000 têtes de bétail seront probablement expédiées cette année en Angleterre, a-t-elle influé sur les taux que vous avez fixés? C'est-à-dire il y a du bétail au pays; il est nécessairement destiné aux marchés des vieux pays. Jusqu' à quel point la connaissance que votre compagnie possède indubitablement de cette situation a-t-elle influé sur le taux de $22.50 que vous avez décidé?—R. Evidemment, cela a une certaine influence; il serait inutile de décider un tarif de $22.50 s'il n'y a qu'une quantité restreinte de bétail à expédier. Si on ne doit pas expédier de bétail, il est inutile de fixer un tarif. Nous croyons qu'il y a beaucoup de bétail à expédier et nous croyons que le commerce du bétail peut rapporter des bénéfices.

M. Sales:

Q. Quel commerce, dites-vous?—R. Le commerce du bétail.

Q. L'exportation du bétail?—R. Le transport du bétail.

M. Elliott:

Q. En d'autres termes, cela revient à dire que vous demandez tout ce que l'industrie est en état de donner? Vous savez que l'exportation doit se faire, et vous voulez tirer tout le bénéfice possible de l'industrie?—R. Non, tel n'est pas notre objet.

Q. Telle n'est pas votre pensée—R. Nous désirons voir survivre l'industrie du bétail. Je suis fermement convaincu que nous pouvons obtenir $25 pour les places au mois de mai et c'est ce que nous demandons.

Q. Maintenant passons au bétail américain. Comparativement au bétail canadien quel pourcentage de bétail américain votre compagnie transporte-t-elle? —R. Cela varie, presque tout les semaines. Je ne saurais le dire.

Q. Croyez-vous que la plus grande partie soit du bétail américain?—R. Non. Il y a plus de de bétail canadien. Sur nos navires canadiens nous donnons la préférence au bétail canadien. Nous avons un service canadien qui existe depuis cinquante ans, avec départ à Montréal, et nous donnons la préférence au bétail canadien.

Q. A l'heure présente vos navires partent de Portland, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. A l'heure présente votre compagnie accorde-t-elle la préférence au bétail américain expédié de cet endroit?—R. Nous avons loué un grand nombre de places aux Etats-Unis, mais il dépend de l'expéditeur même d'expédier du bétail américain ou du bétail canadien; en d'autres termes d'acheter son bétail à Chicago ou à Toronto.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous d'autres questions à poser à M. Curry?

M. GARDINER: J'aimerais à poser une autre question.

Est-il probable qu'on expédie du bétail américain des ports canadiens?—Nous n'avons pas de demandes actuellement, mais la chose est possible; nous avons déjà transporté du bétail américain de Montréal.

Q. En vue des règlements qu'on adoptera probablement en Grande-Bretagne après l'abolition de l'embargo, vous proposez-vous de prendre des mesures pour empêcher le bétail canadien de prendre contact avec le bétail américain?—R. Le bétail canadien non engraissé à point?

Q. Oui.—R. Nous y sommes tenus par les réglements.

Q. Et vous vous proposez de prendre les mesures nécessaires?—R. Oui.

M. Hammell:

Q. Il faut aux nouveaux vapeurs un aménagement spécial pour le transport du bétail?—R. Nous sommes actuellement à aménager quelques nouveaux vapeurs.

[M. P. A. Curry.]

Q. Cet aménagement exige-t-il de grands frais?—R. Oui.

Q. En quoi consiste-t-il?—R. Tout dépend de l'endroit du vapeur où l'aménagement est situé. Sur un pont non abrité, par exemple tout dépend du navire. Les règlements nous obligent d'installer des ventilateurs, des tuyaux d'eau, des fenêtres. Je dirais que les frais initiaux varient de $13 à $20.

Q. Y a-t-il une différence quand l'aménagement est sur le pont et sur les entreponts?—R. Oh, oui.

M. Caldwell:

Q. Quel aménagement coûte le plus cher?—R. Règle générale, c'est l'aménagement sur le pont non abrité.

M. Hammell:

Q. A combien cela s'élève-t-il? Quel est le coût? En avez-vous une idée? —R. Cela varie selon le navire. Le prix serait de $13 à $20 sur les ponts non abrités et de $8 à $12 sur les entreponts.

M. Sales:

Q. Eprouvez-vous de la difficulté à vous affréter pour le voyage de retour, de la Grande-Bretagne?—R. Présentement nous obtenons très peu de fret.

Q. Règle générale, vos navires reviennent lèges?—R. Vous parlez des navires à bestiaux?

Q. Oui, les navires qui transportent le bétail.—R. Les vapeurs de plus grande vitesse accaparent la plus grande partie du trafic dirigé vers notre pays.

Q. Comment reviennent vos navires? Lestés d'eau?—R. Ils sont munis de réservoir que nous remplissons. Oui. Ils portent une cargaison de retour, mais cette cargaison est de poids moindre que la cargaison d'aller, le plus gros de notre trafic se faisant sur le *Megantic*, le *Doris* et le *Regina*, vapeurs passagers de grande vitesse.

Q. Ainsi le fret sur le bétail doit être assez élevé pour défrayer les frais des voyages, aller et retour?—R. Presque. Pas tout à fait. Nous réalisons toute la recette possible au retour.

Q. Mais, règle générale, c'est le fret sur le bétail qui doit couvrir tous les frais?—R. Oui.

J. W. NICHOL, témoin, est appelé et assermenté.

Le président:

Q. M. Nichol, vous êtes employé par la *Furness-Withy* depuis quelques années?—R. Depuis environ vingt ans.

Q. Quelles sont vos fonctions à l'heure présente?—R. Directeur, succursale de Montréal.

Q. Etiez-vous présent à la séance du comité cette après-midi, M. Nichol?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous entendu la déposition du major Curry?—R. Oui.

Q. Dans l'ensemble approuvez-vous ou désapprouvez-vous ce qu'il a dit?—R. Dans l'ensemble je partage son opinion.

Q. Maintenant cela va nous permettre d'abréger considérablement notre interrogatoire. J'ai posé une question à M. Curry relativement aux taux de fret de la farine canadienne et de la farine américaine, premièrement, en partance de New-York et, secondement, en partance de tous les ports canadiens. Le grief apparent que j'ai signalé à l'attention du major réside en ce que la farine américaine, d'après les chiffres qu'on m'a soumis, est transportée de New-York

[M. J. W. Nicol.]

pour 2 à 5c. de moins que la farine canadienne, et pour un taux semblablement réduit des ports canadiens. Premièrement, croyez-vous que cela soit juste pour les meuniers et les agriculteurs canadiens?—R. Bien, pour ce qui concerne la farine transportée par les navires américains, je crois que la réduction des taux s'est opérée lors des récentes élections américaines.

Q. Nous ne nous occuperons pas des navires américains du tout. Je comprends que la situation existe aussi bien pour les navires canadiens ou anglais que pour les navires américains, de sorte que nous allons laisser de côté les navires américains pour le présent et nous borner aux navires anglais et canadiens. En premier lieu, les faits que je viens d'exposer sont-ils véridiques?—R. On me dit qu'ils le sont.

Q. Je vous demande de dire, en votre qualité de citoyen canadien, si vous croyez que cela est juste pour l'exportateur canadien, le meunier canadien, l'agriculteur canadien qui cultive le grain?—R. Bien, en tant que les statistiques sont concernées...

Q. Laissons de côté les statistiques pour le moment. C'est une question préliminaire. D'abord, croyez-vous que cela soit juste ou non?—R. Jusqu'à un certain point c'est injuste.

Q. Maintenant, peut-on excuser cette injustice? Peut-on l'expliquer?—R. Tel que je l'ai dit, il y a certaines conditions dont il faut tenir compte. Le meunier canadien peut se trouver en position de vendre sa farine à meilleur compte que le meunier américain.

Q. Mais pourquoi tireriez-vous parti de cette situation?—R. Je vous demande pardon?

Q. Pourquoi les compagnies de navigation tireraient-elles avantage de cette situation?—R. En d'autres termes, la compagnie canadienne n'est pas tenue de demander un taux aussi bas que celui qui prévaut dans les ports américains. Pour réaliser un profit raisonnable nous devons exiger un taux raisonnable, et, si la farine est transportée des ports américains à, disons, 15c., il n'y a pas de raison pour que nous réduisions notre tarif à ce chiffre. Si la quantité de farine transportée des ports canadiens est trois fois plus considérable que la quantité qui passe par les ports américains cela démontre que le commerce est prospère.

Q. Essayez-vous de justifier cette distinction?—R. Non, ce n'est pas du tout mon intention.

Q. Est-ce qu'on demande plus simplement parce qu'on peut obtenir plus?—R. Non, pas nécessairement.

Q. Quelle autre explication peut-on donner? J'imagine qu'une livre de farine américaine constitue le même poids qu'une livre de farine canadienne?—R. Oui.

Q. Et je suppose que les sacs sont de même dimension et de manipulation aussi facile?—R. Probablement.

Q. Or, n'est-ce pas injustice patente qu'une sac de farine canadienne destinée de New-York à Londres, placée à côté d'un sac de farine américaine, pesant exactement le même poids, soit taxée 5c. les cent livres de plus pour le même voyage?—R Bien, je ne sais pas si je suis en état de répondre à cette question.

Q. Croyez-vous, en votre qualité de citoyen canadien patriote et d'armateur expérimenté, que vous devriez vous efforcer d'améliorer la situation?—R. Bien, pour ce qui est de ma propre compagnie, les deux principaux services que nous effectuons desservent Hull et Manchester.

Q. Partant d'où?—R. De Montréal et de Saint-Jean.

Q. N'allez-vous jamais à New-York?—R. Non—bien, notre compagnie étend ses opérations à New-York, mais nous transportons très, très peu de farine. Ces deux ports, Hull et Manchester possèdent des minoteries et requièrent de fortes quantités de grain....

[M. J. W. Nicol.]

Q. Par conséquent l'injustice que avez commise envers les meuniers canadiens est si insignifiante que vous ne vous en préoccupez guère?—R. C'est bien le cas pour notre compagnie.

Q. Et au sujet de Portland? La situation est-elle la même?—R. Je l'ignore. Nous ne faisons pas le service de Portland.

Q. Transportez-vous des passagers sur vos navires?—R. Non, nous ne faisons pas le service des passagers, mais du fret seulement.

Q. Vous n'en transportez pas du tout?—R. Nous en transportons peut-être un, s'il s'en présente; nous avons peut-être une cabine.

Q. Il n'y a pas de compagnie de navigation qui transporte les passagers américains, simplement parce qu'ils sont Américains, à un taux inferieur que celui exigé des passagers canadiens n'est-ce pas?—R. Non. Pas que je sache.

Q. Les représentants des compagnies de navigation se réunissent de temps à autre à Montréal?—R. Oui.

Q. Quel est l'objet de ces réunions?—R. C'est d'étudier la situation du marché, de se concerter.

Q. Une espèce de *Rotary Club?*—R. Non, pas exactement.

Q. Y discutez-vous le tarif?—R. Oui, nous le discutons.

Q. Y fixez-vous les taux?—R. En un sens, oui, nous fixons les taux.

Q. Vous dites " en un sens "—en quel sens?—R. Si nous considérons le tarif trop élevé, ou autres choses semblables, ou si on nous recommande de réduire le tarif; nous étudions toutes ces choses. Nous réduisons quelque fois les taux.

Q. Et si, dans votre opinion, le tarif est trop bas vous l'augmentez?—R. Quelquefois.

Q. Vous en tenez-vous tous à la décision prise?—R. Pas nécessairement.

Q. Jusqu'à quel point vous en tenez-vous à cette décision?—R. En tant que la situation le permet, je pourrais dire.

Q. Après vous être entendus sur le tarif vous engagez-vous verbalement ou autrement à respecter la décision prise?—R. Tel que le major Curry l'a déclaré, nous nous engageons verbalement à la respecter. Mais s'il s'agit de réduire les taux, la règle est d'aviser les autres compagnies avant d'accorder les réductions. Nous procédons de la même manière pour les augmentations.

Q. Consultez-vous les compagnies de New-York?—R. Oui, nous le faisons.

Q. Pourquoi?—R. Il est tout naturel que nous nous tenions au courant de ce qu'on fait là-bas. Nous devons nous tenir au courant de l'état de choses qui existe à New-York, des taux qui y prévalent.

Q. Les taux de Montréal sont-ils déterminés par la *Eastbound North Atlantic Conference?*—R. La *Eastbound?*

Q. Oui.—R. Non, pas nécessairement; ils ne le sont pas.

Q. Vous dites "pas nécessairement." Jusqu'à quel point?—R. Ce sont nos propres compagnies de Montréal qui fixent leur propre tarif; elles décident de leur propres taux.

Q. Permettez-moi de vous raconter un fait qu'on me dit être véridique. Les Néo-Ecossais sont des gens très habiles.—R. Oui.

Q. Immédiatement après la guerre, au mois de décembre 1918, les compagnies de navigation leur demandaient jusqu'à $5 le baril pour transporter leurs pommes en Angleterre, et les Néo-écossais protestèrent. Pensez-y, $5 le baril de pommes. Savez-vous, M. Nichol qu'ils n'allèrent pas à Montréal faire des représentations aux compagnies? Ils se rendirent à New York et là ils s'adressèrent à M. Fetterhof... le connaissez-vous?—R. Je connais ce monsieur.

Q. Ils rencontrèrent M. Jackson. Le connaissez-vous?—R. Oui.

Q. Ils rencontrèrent M. Farnham. Le connaissez-vous?—R. Non.

Q. Ils rencontrèrent M. Connor. Le connaissez-vous?—R. Oui.

[M. J. W. Nicol.]

Q. Ils rencontrèrent M. Kennick. Le connaissez-vous?—R. Oui.

Q. Ils rencontrèrent M. McIntyre. Le connaissez-vous?—R. Oui.

Q. Vous semblez connaître presque tous les armateurs de New-York?—R. Je suis allé à New-York très souvent.

Q. Ils rencontrèrent M. Taylor. Le connaissez-vous?—R. Oui.

Q. M. Payne?—R. Je ne le connais pas.

Q. Et les pomiculteurs de le Nouvelle-Ecosse se rendirent à New-York et là ils se firent si éloquents et si tenaces que finalement ils firent réduire le taux à $1 le baril. D'où ces pommes seraient elles expédiées?—R. D'Halifax, j'imagine.

Q. Pourquoi s'adressèrent-ils à New-York?—R. Ils y furent probablement invités par M. Taylor. Il représente la maison Goodwin.

Q. Pourquoi inviterait-il des Canadiens à se rendre à New-York discuter le fret des pommes qu'on devait transporter d'Halifax?—R. Je présume qu'ils ont consulté M. Fetterhof et discuté le fret avec lui.

Q. Pourquoi auraient-ils consulté M. Fetterhof? Est-il le directeur new-yorkais de cette organisation?—R. Non.

Q. Pourquoi se serait-on adressé à lui en particulier?—R. Je comprends, si je ne fais erreur, que M. Fetterhof exerce quelque autorité à New-York auprès des commerçants de pommes. C'est probablement la raison pour laquelle M. Taylor s'est mis en communication avec M. Fetterhof.

Q. Monsieur Nichol, dites-nous franchement, les taux ne sont-ils pas déterminés à New-York?—R. Non.

Q. Ils sont déterminés à Montréal?—R. Autant que nous sommes concernés.

Q. Après consultation avec New-York?—R. Pas nécessairement, non.

Q. Ordinairement, au moins?—R. Nous communiquons avec eux de temps en temps.

Q. Combien souvent?—R. Environ une fois par mois.

Q. Environ une fois par mois?—R. Oui.

Q. Serait-il exact de dire que les taux sont fixés d'après une entente conclue tous les mois?—R. Non.

Q. Votre conférence avec New-York est une chose secondaire?—R. Oui.

M. Sales:

Q. Je constate, monsieur Nichol, que récemment un témoin, parlant du commerce du bétail, y a mêlé un M. Chambourg et M. Fetterhof. Si M. Fetterhof est un commerçant de pommes, comment se fait-il qu'il soit intéressé dans le commerce du bétail?—R. Je crois que M. Fetterhof est le directeur général de la M.M.I.

Q. Qu'est-ce que la "M.M.I."?—R. La M.M.I. comprend plusieurs compagnies.

Le président:

Q. D'abord, dites-nous ce qu'elle est?—R. La Marine marchande internationale. Il en est le directeur new-yorkais.

Q. A présent, quels navires font partie de la Marine marchande internationale? Est-ce une compagnie?—R. Oui.

Q. Quelles compagnies administre-t-elle, le savez-vous?—R. On l'appelle la Marine marchande internationale et son autorité s'étend à plusieurs compagnies.

Q. La *White Star-Dominion*?—R. Oui, la *White Star-Dominion*.

Q. La *Furness-Withy*?—R. Non, elle n'en fait pas partie.

Q. Quelles autres compagnies?—R. Je ne saurais dire, de mémoire, quelles compagnies elle administre.

[M. J. W. Nicol.]

Q. Vous avez entendu la déposition de M. Curry relativement au beurre? —R. Oui.

Q. Corroborez-vous ce qu'il a dit?—R. Je ne suis pas intéressé à cette question parce que nous n'avons aucune installation frigorifique; nos navires ne transportent que le fret ordinaire. Pour ce qui est du taux de $1.40, je n'y suis pas intéressé.

Q. Vous l'avez entendu dire que le tarif sur le beurre est fixé après consultation?—R. Oui, monsieur.

Q. Il a dit que la même règle s'appliquait au fromage. Croyez-vous que cela soit exact?—R. Oui.

Q. De même pour le bétail?—R. Oui.

Q. Et les viandes frigorifiées?—R. Oui.

Q. Et les pommes?—R. Oui.

Q. Et les conserves de fruits et de légumes?—R. Oui.

Q. Transportez-vous une grande quantité de pommes, monsieur Nichol?— R. Oui, nous en transportons une grande quantité.

Q. Etes-vous de ceux qui demandaient $5 au mois de décembre 1918?—R. Non, pas nécessairement; je crois que toutes les compagnies demandaient $5. C'est le tarif qui prévalait aux ports américains aussi bien qu'aux ports canadiens.

Q. En vérité, règle générale, il y a similitude constante entre les taux demandés aux ports canadiens et aux ports américains?—R. Pas toujours; quelques-uns des taux sont différents.

Q. La plupart des taux sont les mêmes?—R. C'est à peu près cela.

M. Clifford:

Q. Quel était le tarif sur les pommes avant la guerre?—R. Je ne saurais dire de mémoire.

Q. Environ 75c.?—R. Je dirais environ 75c ou 85c.

M. Hammell:

Q. De Montréal?—R. De Montréal ou de tout autre port.

M. Clifford:

Q. Pourquoi demande-t-on $5 après la signature de l'armistice?—R. Je ne crois pas qu'il existait un taux de $5. . .

Le président:

Q. Au mois de décembre 1918, $5 le baril, $1.25 la caisse.—R. Combien longtemps ce taux a-t-il prévalu?

M. Clifford:

Q. Environ trois mois?—R. Oui.

Q. Il a prévalu jusqu'à ce que toutes les pommes de l'année fussent expédiées?—R. Oui.

Q. Les taux n'étaient-ils pas basés sur la situation du marché en Angleterre?—R. Je n'en suis pas certain. Cela est déjà passablement éloigné.

Q. Est-ce que tous les taux de transport ne sont pas basés sur la situation du marché en Angleterre?—R. Ils sont généralement basés sur les conditions qui existent là-bas.

M. Sales:

Q. Pas sur ce que le service coûte, mais sur ce que le commerce est en état de payer?—R. En plus de ce qu'il en coûte pour le service—c'est une des choses dont il faut tenir compte—les frais du service.

Q. Vous ne voudriez pas accepter moins que cela, mais vous vous efforcez d'avoir le plus possible?—R. Naturellement.

Q. Vous êtes mentionné, je crois, par le major Curray comme étant l'un des représentants de la compagnie Furness-Withy aux réunions des armateurs?—R. J'assiste à quelques réunions.

Le président:

Q. Vous arrive-t-il souvent de ne pas y assister?—R. Je n'y ai pas assisté depuis quelque temps.

Q. Ces réunions sont-elles nombreuses?—R. Oui.

Q. Envoyez-vous quelque autre personne pour représenter votre compagnie?—R. Oui.

Q. Qui envoyez-vous?—R. M. Snell.

Q. Lors de son retour, vous rend-il compte de ce qui s'y est passé?—R. Quelquefois, oui, monsieur.

Q. C'est ce qu'il fait d'une manière générale?—R. Je tiens beaucoup à ces renseignements.

Q. Et il ne cherche pas à cacher quelque chose?—R. Non.

M. Sales:

Q. Avez-vous ces réunions une fois le mois?—R. Peut-être oui, peut-être non.

Q. Ces réunions ont-elles lieu une fois le mois?—R. Une fois chaque semaine.

M. Hammell:

Q. Tous les mardis?—R. Tous les mardis.

Le président:

Q. En quel endroit, monsieur?—R. En divers endroits....Les compagnies ont généralement des salles de réunion, et il convient de faire usage de ces salles.

M. Robinson:

Q. Au sujet de ce tarif de $5 pour les pommes expédiées d'Halifax, est-il vrai que les expéditeurs de la Nouvelle-Ecosse ont pu avoir des transports norvégiens, et que ce fait a pu influer sur la baisse du tarif?—R. Je ne crois pas que cela ait pu avoir un effet semblable.

Q. Pourquoi le tarif a-t-il baissé?—R. Simplement parce que les armateurs ont reçu une requête de le faire.

M. Hammell:

Q. C'est un moyen bien simple de faire baisser les tarifs.—R. Dans ce temps-là, on avait peut-être raison de les diminuer. Nous tenons compte du fait que parfois il y a une limite à toute chose.

M. Robinson:

Q. Mais je comprends que c'était en plein milieu de la saison, justement quand les expéditeurs ont constaté qu'ils seraient forcés de payer ce taux exorbitant, et c'est alors qu'ils ont eu des transports norvégiens.—R. Tous les ans, il s'est trouvé des transports norvégiens faisant une relâche à Halifax. Notre tarif est de $1, et ils ont demandé $0.90. Il leur faut une cargaison.

Q. Vos bateaux de Portland font-ils escale à Halifax?—R. Non, mais ceux de Saint-Jean y vont.

M. Caldwell:

Q. Vous avez loué un entrepôt pour pommes de terre dans le port de Saint-Jean?—R. Je crois que nous en avons un; je ne connais pas beaucoup ces détails.

[M. J. W. Nichol.]

Q. Cet entrepôt est loué au nom de la compagnie Furness.—R. Je ne le crois pas, je pense que c'est un entrepôt dont nos bateaux se servent, ou il existe une entente pour y emmagasiner des pommes de terre.

Q. N'est-il pas vrai qu'il est loué au nom de la compagnie?—R. Je ne le crois pas. Je ne connais rien des contrats faits dans ce port.

Q. Qui dirige l'exploitation de cet entrepôt?—R. Je ne sais pas; je sais qu'il y en a un, parce qu'on en a parlé devant moi.

Q. Vous expédiez des pommes de terre de Saint-Jean à Cuba?—R. Je le crois. Je n'ai rien du tout à faire avec cette partie.

Q. Vous n'avez rien à dire au sujet du fret des pommes de terre?—R. Rien du tout, c'est absolument sous le contrôle de notre bureau de Saint-Jean.

Q. Quel est votre représentant en cet endroit?—R. W. B. Liddingham.

Q. Peut-il établir les tarifs sans consulter le bureau de Montréal?—R. Il ne nous consulte jamais pour cela, parce que ce n'est pas nécessaire.

Q. Pourquoi?—R. Nous ne sommes aucunement intéressés.

Q. Ce sont vos vaisseaux, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur, ce sont des vaisseaux affrétés.

Q. Par votre compagnie?—R. Probablement qu'ils sont affrétés par elle, ou ils peuvent l'être par les gens fournissant la cargaison.

Q. N'est-ce pas là la raison pour laquelle vous n'êtes pas intéressé, vu que ces vaisseaux sont affrétés par les personnes qui fournissent la cargaison?—R. Je ne sais s'il en est ainsi.

Q. M. Liddingham peut-il nous renseigner sur ce sujet?—R. Oui.

Q. Il n'est pas sous votre direction?—R. Non, monsieur, il est le gérant du bureau de Saint-Jean, un bureau complètement indépendant du nôtre.

Q. Mettez-vous vos vaisseaux en hivernage dans le port de Saint-Jean?—R. Oui, nos principaux vaisseaux.

Q. Vous ne connaissez rien du tout des expéditions qui se font de ce port? —R. Rien du tout.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Sinon, je désire vous exprimer les remerciements du comité.

Le TÉMOIN: Puis-je ajouter quelques mots? Vous avez parlé du fret sur le bétail et mentionné le chiffre exorbitant de $20.

Le président:

Q. Je ne me rappelle pas que quelqu'un de nous ait dit que le tarif de $20 est exorbitant.—R. Je pense qu'il y a eu une discussion au sujet du tarif de $15 puis de la hausse jusqu'à $20.

Q. Je ne crois pas que quelqu'un ait qualifié ce tarif d'exorbitant.

M. Hammell:

Q. Le but de ce comité est de savoir si le tarif est raisonnable ou trop élevé?—R. Il y a quelques phases de la situation que j'aimerais expliquer, pendant que je suis ici. Prenons par exemple ce qui s'est passé l'été dernier: on a expédié du bétail en quantité durant un mois ou deux, puis plus rien; les conditions du marché ne permettaient plus l'expédition. Tous nos vaisseaux avaient été équipés à grands frais, et cet équipement a été une perte totale. Maintenant, nous sommes en face de fortes expéditions à faire cette année, du moins on en parle beaucoup, et il nous faudra équiper de nouveau tous ces bateaux. La première expédition de bétail mi-gras part à la fin de cette semaine sur l'un de nos bateaux de Saint-Jean à destination de Manchester. C'est la première expédition de bétail mi-gras depuis bien des années. S'il est vrai que nous percevons un tarif de $20 sur chaque animal, vous serez probablement surpris de savoir que le montant total perçu pour ces 412 têtes de bétail est d'environ $8,000. Il ne faut pas oublier le coût de l'équipement et de l'entretien,

c'est-à-dire le soin pendant la première traversée et le retour, la nourriture et les soins, l'espace additionnel de 10,000 pieds pour y loger les aliments destinés à ces animaux, espace pour lequel nous ne retirons rien. Nous ne demandons rien pour cet espace.

Q. Dix mille pieds cubes?—R. Oui, pour nourrir le bétail. En sus de cela, il nous faut emporter de 250 à 300 tonnes d'eau pour l'abreuver. On emplit un réservoir, et ce poids est à perte pour nous. Le coût d'aménager les stalles s'élève à $4,568 sur un montant de recettes de $8,240.

Le président:

Q. Certes, vous n'avez pas besoin d'aménager ces stalles à chaque voyage.—R. Je tiens compte de cela, mais lorsque le vaisseau revient pour un autre voyage, il faut refaire vingt pour cent de ces stalles. Voilà ce que je voulais porter à votre connaissance.

Le président:

Q. C'est là l'un des éléments qui entrent dans le coût du passage?—R. Nous tenons compte de cela, mais cette dépense d'entretenir les vaisseaux est très considérable.

M. Sales:

Q. A quel temps se produisit cette augmentation dans le coût?—R. Le coût est cette année inférieur à celui de l'année dernière.

Q. Quand s'est produit cette forte augmentation?—R. Nous n'avions pas transporté de bétail depuis bien des années, à venir jusqu'à l'année dernière, mais la main-d'œuvre et les matériaux forment la plus grande partie des frais.

Q. Il y a vingt ans, on pouvait expédier du bétail à $7.50 par tête?—R. Le prix était ordinairement de 42 shillings.

Q. M. Campbell nous a dit 30 shillings.—R. Je ne me rappelle pas le chiffre de 30 shillings, mais je me souviens de 35.

Q. Les prix sont bien augmentés.—R. Mais il faut vous rappeler que votre terme de comparaison remonte bien loin. Les frais d'exploitation d'un bateau dans ce temps-là et maintenant sont deux choses bien différentes.

Q. Je voulais vous demander si vous pouvez nous dire quel est le pourcentage d'augmentation?—R. Je penserais—cette augmentation est venue durant la guerre, il y a huit ans passés.

Q. Quel est le pourcentage de l'augmentation?—R. Je ne puis le dire de mémoire.

M. Caldwell:

Q. Environ 100 pour 100?—R. Plus que cela. Elle est parfois de 300 pour 100. C'est à peine croyable.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

Par M. Milne:

Q. Avez-vous pris des dispositions pour l'année prochaine?—R. Pas encore. Nous espérons avoir nos vaisseaux en condition de service.

Par M. Sales:

Q. Tout votre espace disponible est-il retenu pour quelques mois à venir?—R. Pour jusqu'à la fin d'avril.

Q. Retenu par qui?—R. Par M. Campbell et par les producteurs de grain.

Q. Combien de vos vaisseaux sont en service direct avec la mère-patrie?—R. Je ne sais.

Combien les producteurs de grain en ont-ils retenu?—R. Un vaisseau, pour 350 têtes de bétail.

[M. J. W. Nichol.]

Q. C'est tout ce qu'ils ont retenu?—R. Oui, départ fixé au 14 avril.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions beaucoup, monsieur, de votre assistance. Nous allons maintenant appeler M. Doherty.

M. L. A. W. DOHERTY est appelé et assermenté.

Le président:

Q. M. Doherty, vous avez entendu le témoignage du major Curry?—
—R. Oui.

Q. Quelle position occupez-vous?—R. Celle de gérant du fret.

Q. Vous occupez-vous depuis longtemps de navigation océanique?—R. Non, nous débutons dans ce genre d'affaires, si on nous compare aux autres compagnies de Montréal.

Q. M. Doherty, vous avez entendu le témoignage du major Curry?—
R. Oui.

Q. D'une manière générale, approuvez-vous les réponses faites par le major Curry aux questions posées par moi et par les membres du comité?—R. Oui, monsieur, de même que les réponses faites par M. Nichol.

Q. Etes-vous au courant de la distinction faite à New York au détriment de notre farine canadienne?—R. Oui, monsieur, je connais cette distinction.

Q. Vous la connaissiez avant de venir ici?—R. Oui.

Q. Pensez-vous que nos compagnies canadiennes puissent faire quelque chose pour compenser ou faire disparaître cette distinction injuste?—R. Pour moi, il me semble que, vu les tarifs très bas sur les farines cette question se réglera automatiquement. M. Nichol a essayé d'expliquer la raison de ces tarifs très bas existant à New-York. Je ne sais si vous êtes au courant du fait qu'il y a une convention entre le gouvernement des Etats-Unis ou la Chambre maritime des Etats-Unis et l'Association des meuniers américains par laquelle il est accordé à ces derniers un rabais de 5c. le cent livres sur le tarif en vigueur pour le transport des grains. Cette convention a été acceptée il y a deux ou trois ans, et dans le temps les tarifs du transport des grains étaient assez élevés; depuis lors ces tarifs ont baissé comme tout le reste, et il en est résulté un taux de transport de 15c. pour la farine américaine. Il est aujourd'hui reconnu que ce tarif est trop bas, mais le gouvernement est lié et ne peut faire autrement.

Q. Laissons de côté pour le moment la politique américaine, et dites-nous comment cette préférence peut être justifiée. Un vaisseau canadien partant de New-York exige de 2 à 5c. de plus sur la farine canadienne que sur la farine américaine transportée dans la même cale?—R. Je ne crois pas qu'il y ait des vaisseaux canadiens transportant une cargaison de New-York.

Q. Vous avez peut-être raison. Pouvez-vous justifier ou essayer de justifier l'action d'un vaisseau anglais, partant de New-York, et transportant de la farine américaine et de la farine canadienne dans la même cale, et exigeant 5c. le 100 livres de plus pour la farine canadienne?—R. Je ne suis pas sûr que cela se pratique réellement. D'après les renseignements que j'ai—à la suite de mes voyages à New-York et d'autres sources—, les vaisseaux anglais peuvent recevoir un tarif plus élevé que celui de la Chambre maritime, 15c. le 100 livres. Je ne puis dire si c'est bien cela, mais on me l'a dit, et il ne s'ensuit pas nécessairement qu'ils sont obligés de suivre les tarifs de la Chambre maritime, parce que les vaisseaux et les services ne sont pas tout à fait appropriés.

Q. J'ai appris qu'il n'y a qu'une compagnie faisant le service entre New-York et Londres et Liverpool, qui accepte la farine canadienne au même tarif que la farine moulue aux Etats-Unis, et c'est la compagnie Reardon-Smith. Connaissez-vous cette compagnie?—R. Oui, monsieur.

[M. L. A. W. Doherty.]

Q. Est-ce une compagnie importante?—R. Assez importante, dans ce sens que c'est une association de plusieurs propriétaires faisant affaires sous ce nom.

Q. Avez-vous plusieurs vaisseaux transportant du fret de New-York?—R. Non, monsieur.

Q. Connaissez-vous des compagnies canadiennes dont les vaisseaux transportent du fret de New-York?—R. Je ne crois pas qu'il en existe.

Q. Il y a un grand nombre de vaisseaux de compagnies anglaises?—R. Oui, monsieur.

Q. Etes-vous la personne qui assiste aux réunions du mardi dans l'après-midi? Sont-elles dans l'avant-midi ou dans l'après-midi?—R. Le mardi après-midi.

Q. Assistez-vous à ces réunions du mardi après-midi?—R. J'ai cet avantage.

Q. Et vous y discutez les tarifs?—R. Oui, monsieur, on en parle d'une manière générale, et parfois de certains taux en particulier.

Q. En réalité, c'est là l'un des buts principaux de ces réunions?—R. Je dirai, M. le président, que le but principal de ces réunions est plutôt de stabiliser ou de rendre uniformes les tarifs de transport océanique.

Q. C'est une tournure habile pour désigner ce but.—R. Oui monsieur.

Q. En d'autres termes, empêcher la concurrence, stabiliser et rendre uniforme la situation du transport transatlantique?—R. Oui, monsieur.

Q. Maintenant, M. Doherty, vous avez entendu ce que le major Curry a dit au sujet du beurre?—R. Oui, monsieur.

Q. Et aussi au sujet du fromage?—R. Oui, monsieur.

Q. Assistez-vous aux réunions du mardi après-midi?—R. J'ai cet avantage.

Q. Est-ce que vous corroborez ce qu'il a dit au sujet du beurre et du fromage?—R. Bien, M. le président, je puis dire que la compagnie de navigation Canada ne garde pas le même nom pour son service sur l'Atlantique. Je représente le Service de transport inter-continental.

Q. Cette raison sociale appartient-elle aux mêmes personnes que la compagnie de navigation Canada?—R. Non monsieur, pas tout à fait. Notre compagnie, la Canada, a trois vaisseaux de service.

Q. Sur combien?—R. Sur huit ou neuf. Les autres sont des vaisseaux norvégiens.

Q. Maintenant, lorsque vous vous rendez à ces réunions du mardi après-midi pour la stabilisation des taux, représentez-vous ces vaisseaux norvégiens aussi bien que votre propre compagnie?—R. Oui, monsieur.

Q. Il ne me semble pas y avoir d'exception au sujet des races engagées dans le transport maritime?—R. Je ne saisis pas bien la question.

Q. Il n'est pas nécessaire d'y répondre. Le tarif de fret sur le beurre est fixé dans ces réunions du mardi après-midi?—R. Je ne puis le dire. Nos vaisseaux sont classés avec ceux de la compagnie Furness-Witby. Nous ne prenons que des cargaisons générales.

Q. Laissons le beurre, et parlons du fromage?—R. Le fromage est dans la même catégorie. Il faut des pièces réfrigérées.

Q. Vous ne transportez pas de fromage?—R. Non, monsieur.

Q. Que transportez-vous?—R. Grain, farine, bois de sciage...

M. Sales:

Q. Du bétail?—R. Nous ne transportons pas de bétail. Il y a deux ans pendant que nous faisions le service de Liverpool, nous en avons transporté, mais notre expérience a été malheureuse et nous avons perdu beaucoup d'argent. Depuis lors, nous faisons le service de Londres, et on ne débarque de bétail à Londres, de sorte que nous ne faisons pas ce genre de transport.

Q. Tous vos vaisseaux vont à Londres?—R. A Londres, et quelques-uns au Havre, et d'autres à Rotterdam.

[M. L. A. W. Doherty.]

Le président:

Q. La stabilisation des tarifs concerne les produits que vous transportez aussi bien que ceux que le major Curry a mentionnés?—R. Oui, monsieur.

M. Caldwell:

Q. Comment avez-vous pu faire des pertes sur le transport des bestiaux? —R. De la manière suivante. Un courtier vient nous dire. "Nous avons deux ou trois cents têtes de bétail pour Liverpool," et nous répondons: "Nous ne savons si nous devons prendre du bétail à cause de la dépense d'équipement; il nous en coûte tant; il faut placer des ventilateurs et préparer les places, et si ce n'est que pour un voyage, cela ne nous paiera pas."

Q. Un service temporaire ne donne pas de profits?—R. Non.

Q. Et vous avez alors fait uns service temporaire?—R. Oui, Maintenant on peut prendre des risques, mais il n'y a rien à faire là.

Q. Il n'a pas été question dans votre compagnie d'avoir un tarif plus élevé pour les animaux canadiens que pour les américains?—R. Non monsieur.

M. Sales:

Q. Vous êtes gérant du fret de la compagnie de navigation Canada?—R. Oui, monsieur.

Q. Quelle relation avez-vous la compagnie que vous avez nommée, le service de transport intercontinental?—R. La compagnie de navigation Canada est l'agent et le gérant en Canada de ce service.

Q. Vous êtes les agents généraux de ceux qui possèdent ces vaisseaux?—R. Nous avons trois vaisseaux dans ce service.

Q. Ce service a-t-il quelque relation avec la compagnie maritime Standard que nous connaissons si bien dans l'Ouest?—R. Pas à ma connaissance. Non, c'est une compagnie de navigation dûment et légalement établie.

M. Caldwell: Elle n'est pas amphibie?

M. Sales:

Q. Vous avez cinq vaisseaux norvégiens?—R. Oui monsieur.

Q. Et trois qui vous appartiennent?—R. Oui monsieur.

Q. Et tous ces vaisseaux sont englobés dans le Service de transport intercontinental?—R. Ces huit vaisseaux sont engagés dans ce service.

Q. Ils sont réunis en cartel?—R. Il n'y a pas de cartel.

Q. Ne s'agit-il pas d'un cartel?—R. Non, les vaisseaux restent la propriété respective des propriétaires.

Q. Quels services rend ce Service de transport intercontinental?—R. Parlez-vous des services rendus aux propriétaires?

Q. A ces trois vaisseaux de la Canada et aux vaisseaux norvégiens?—R. Voici l'idée: ces trois vaisseaux norvégiens forment une ligne appelée le Service de transport intercontinental. Nous nous occupons de leur trouver du fret, mais les profits et tout ce qui s'y rapporte sont l'objet d'une convention entre les intéressés en Norvège et notre compagnie à Montréal. Je connais peu de chose à ce sujet.

Q. Vous avez un pourcentage sur le fret—R. Je ne connais pas les conventions particulières.

Q. Vous représentez cette compagnie aux réunions hebdomadaires?—R. Oui monsieur.

Q. La compagnie de navigation a-t-elle fait quelque arrangement au sujet de ces vaisseaux norvégiens?—R. La compagnie de navigation Canada n'est pas représentée du tout. J'agis comme gérant de fret des deux compagnies; lorsque je vais à ces réunions, je ne relève pas de la compagnie Canada.

[M. L. A. W. Doherty.]

Q. Ces ententes qui sont faites, je comprends, le mardi, sont observées, je suppose, jusqu'à la réunion suivante?—R. Pas nécessairement; on peut les changer le même après-midi.

Le président:

Q. Il y a alors une réunion d'urgence?—R. Il est possible de procéder de cette manière.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions beaucoup.

M. Stansell:

Q. L'un des autres témoins a mentionné la Marine marchande internationale comme ayant des relations avec cette compagnie. Quelles sont les relations de la compagnie appelée le Service de transport intercontinental avec la compagnie de Marine marchande internationale?—R. Je crois qu'on a mal compris. Cette dernière compagnie est indépendante, comprenant une fusion de trois ou quatre compagnies en une seule. Elle n'a rien à faire avec toute autre compagnie de Montréal ou de New-York. Elle est absolument dans la même situation que la compagnie Cunard. Elle n'a aucune relation avec d'autres intéressés. C'est une compagnie absolument indépendante formée par fusion.

Q. Vous parlez de votre compagnie?—R. Non, je croyais que vous parliez de la compagnie de Marine marchande internationale.

M. Gardiner:

Q. Pouvez-vous donner au comité quelque renseignement sur l'augmentation du coût d'exploitation actuel comparé avec celui d'avant la guerre?—R. Comprenez bien que je ne suis pas le conseiller financier dans ce cas. Nous n'avons commencé nos opérations que dans les dernières années de la guerre, et nous n'avons pas l'expérence de plusieurs années pour vous donner des statistiques.

Q. Vous n'avez pas de chiffres à nous donner pour montrer ce que coûte l'exploitation de vos vaisseaux?—R. Nous avons ces chiffres dans notre service d'exploitation, et nous pouvons établir ce que coûtent nos vaisseaux, mais ce que j'en connais est d'un caractère général, d'après ce que j'ai entendu dire ou discuter, et ce que le témoin qui m'a précédé a dit est vrai, d'après moi. Mon travail consiste à trouver du fret pour nos vaisseaux.

Q. Vous n'avez pas de renseignements précis que vous pourriez donner au comité concernant les frais d'exploitation?—R. Je n'en ai pas.

Q. Quel est celui de vos employés qui pourrait nous donner ces renseignements?—R. M. Enderby, le gérant de l'exploitation.

Le président:

Q. Connaissez-vous M. Fetterhoff de New-Yok?—R. Oui monsieur.

Q. Quelle est son occupation?—R. Il est le gérant du fret de la compagnie White Star.

Q. A-t-il quelque relation avec la compagnie de la Marine marchande internationale?—R. Je suppose qu'il doit être aussi le gérant du fret de cette compagnie, mais le major Curry peut vous donner tous les détails.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Appelons maintenant M. Cunningham. Nous vous remercions beaucoup, M. Doherty.

M. W. A. CUNNINGHAM est appelé et assermenté.

Le président:

Q. Vous travaillez pour la marine marchande du gouvernement canadien?—R. Oui monsieur.

[M. W. A. Cunningham.]

Q. Quelle est votre position au service de cet organisme?—R. Gérant de fret.

Q. Vous avez entendu le témoignage du major Currie?—R. Oui.

Q. D'une manière générale, les réponses faites aux questions sont-elles exactes?—R. Oui monsieur.

Q. Qu'avez-vous à dire, M. Cunningham, sur la distinction faite au détriment de notre farine dans le transport du port de New-York dans les cales anglaises ou canadiennes?—R. Il n'y a pas de vaisseaux canadiens dont le port d'attache est New-York, que je sache. Je ne sais si cette distinction est plus ou moins en vigueur. Il peut y avoir eu des cas isolés, mais d'après les renseignements que j'ai, la farine canadienne est expédiée du port de New-York absolument comme la farine américaine. J'ai entendu dire qu'il s'est rencontré des cas où certaines compagnies ont exigé un tarif plus élevé, mais je n'en ai pas eu connaissance personnellement.

Q. Quelles sont les compagnies qui ont ainsi exigé un tarif plus élevé—R. Réellement, je ne le sais pas.

Q. Vous ne pouvez admettre que les renseignements que j'ai eus à ce sujet sont exacts?—R. Pas tout à fait exacts. Comme je vous l'a dit, il a pu se présenter quelques cas isolés, mais je sais pertinemment que de grandes quantités de farine canadienne sont expédiées de New-York au même taux que la farine américaine.

Q. Assistez-vous aux réunions régulières des agents de navigation à Montréal tous les mardis après-midi?—R. Quelquefois, autant que possible.

Q. Expliquez-nous ce que vous faites à ces réunions, M. Cunningham. Faites-vous la lutte pour obtenir des tarifs moins élevés au bénéfice du peuple canadien, ou si vous faites partie du camp adverse avec les autres compagnies?—R. Nous avons de vives discussions, lorsqu'il s'agit d'annoncer que nous devons réduire les tarifs.

Q. Quel est l'effet de cette annonce sur l'ensemble de la réunion.—R. Ces réunions sont très amicales. Afin de bien expliquer notre attitude, je puis vous dire que la marine marchande du gouvernement canadien est représentée à ces réunions dans le but d'être en contact avec les intéressés dans ce genre d'affaires, non seulement pour le service des vaissaux, mais aussi pour les besoins de l'exportation en général. Mais nous nous réservons le droit dans tous les cas d'accepter les conditions demandées par l'exportateur canadien quand nous croyons que cette demande est raisonnable ou mérite d'être prise en considération.

M. Caldwell:

Q. Vous vous réservez le droit de fixer vos propres taux?—R. Absolument.

Le président:

Q. Vous fixez les taux à ces réunions; c'est dans ces réunions que se décide le quantum du tarif?—R. Bien, je ne sais si je puis dire cela.

Q. Quel est le but de vos réunions, si ce n'est pas de fixer les tarifs?—R. C'est pour nous tenir en contact les uns avec les autres et nous renseigner de temps en temps sur la situation.

Q. Et ces relations consistent-elles à dire ce que chacun se propose de demander comme tarif?—R. Oui.

Q. Avez-vous déjà quitté la réunion avec l'idée de demander un tarif différent de celui exigé par ceux qui assistaient à la réunion?—R. Oh! non, jamais.

Q. Non? Quand on vous demande quel est le tarif de transport, disons un jour après la réunion, sur une certaine denrée, quel taux mentionnez-vous d'abord?—R. Le taux fixé par le tarif.

[M. W. A. Cunningham.]

Q. Par le tarif qui a été préparé le jour précédent avec les représentants des autres compagnies?—R. Oh! non, non, pas nécessairement.

Q. Je ne vous demande pas si c'est nécessaire; je vous demande ce que vous faites habituellement,—vous nous avez dit que vous assistez à ces réunions où sont fixés les taux, et que vous y assistiez toujours avec la restriction que vous pouvez laisser de côté ces taux si vous croyez qu'il est dans l'intérêt public de le faire?—R. Oui.

Q. Voilà, je crois, la position qeu vous prenez. Maintenant, supposons qu'on vous demande un jour après la réunion quel est le taux sur une certaine denrée, quelle réponse donnez-vous habituellement à votre client?—R. Le taux que nous avons dans notre tarif.

Q. Même si ce taux fixé par le tarif est différent du taux convenu lors de la réunion de la veille?—R. Il ne serait pas différent.

Q. Il ne serait pas différent?—R. Je ne dis pas que nous fixons les taux, mais notre tarif est toujours modifié d'après ces taux, suivant la base convenue.

M. Gardiner:

Q. De quelle manière vos tarifs sont-ils dressés?—R. Je ne puis répondre à cela, c'est une chose que je ne connais aucunement.

Le président:

Q. S'ils ne sont pas dressés, ne sont-ils pas compilés à ces réunions du mardi?—R. Non, il est arrivé des cas où le changement des taux est résulté des discussions dans ces réunions du mardi.

Q. Maintenant, supposons que vous assistez à une réunion le mardi après-midi, et que le jour suivant un client vous demande quel est le taux de transport sur le beurre. Vous avez convenu, ou il a été décidé dans l'après-midi précédent, d'un taux de $1.40 le cent livres. Vous croyez-vous libre de demander disons $1.30 le cent livres sans en parler aux autres compagnies?—R. Non, pas sans en parler. Je crois qu'il ne serait pas juste de ma part de le faire sans les avertir.

Q. Pourquoi?—R. Parce que lorsqu'on nous a invités à siéger dans ces réunions nous avons convenu d'en agir ainsi, et, si nous restons libres, nous ne pouvons profiter de notre assistance à ces réunions et ensuite faire quelque chose qui. . .

Q. Il ne serait pas juste de faire cela envers les autres personnes intéressées dans le même genre d'affaires?—R. Non.

Q. Voulez-vous nous dire, monsieur Cunningham, depuis combien de temps vous travaillez pour la marine marchande du gouvernement canadien?—R. Depuis son organisation.

Q. Cela couvre trois ou quatre ans?—R. Depuis 1919.

Q. Maintenant, durant ces trois années, combien de fois avez-vous demandé un taux inférieur à celui qui avait été convenu entre les armateurs?—R. Oh! je ne puis dire cela.

Q. Combien de fois à peu près?—avez-vous changé une fois par semaine les taux convenus dnas votre tarif?—R. Je ne puis le dire; il m'est réellement impossible de le faire; la question n'est pas assez précise.

Q. Cela vous est-il arrivé fréquemment?—R. Nous avons fréquemment modifié les taux de notre tarif.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la fréquence de ces changements?—R. Non, je n'aimerais réellement pas à vous dire cela.

Q. Est-ce une fois le mois?—R. Je ne puis dire si c'est une fois le mois. C'est-à-dire—c'est à peu près une fois par mois, mais le nombre de mois—oh! j'oserai dire que c'est dans cette proportion.

Q. En moyenne une fois le mois?—R. Je le pense.

[M. W. A. Cunningham.]